ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ



REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 3 **Ianuarie 1932**

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice



„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă...“

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul „ Locot. ȘTIUBEI D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

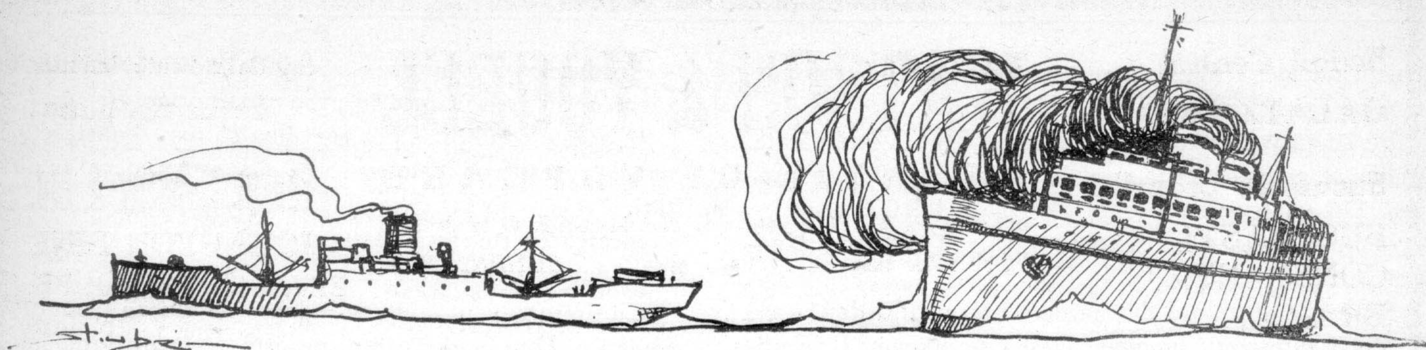
Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprinderi, agenții . . . . . Lei 800
Pentru școli, căzărmi . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . „ 300
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREȘTI



Privind peste Nistru

Chiar înainte de războiul mondial, Rusia era marea enigmă politică și socială. Dela malul Prutului spre Răsărit începea haosul pentru noi Românii, cari urmăream cu atenție viața și politica din Apus, de pe malurile Senei.

După războiu și revoluție, bariera de sârmă ghimpată dela Nistru, care ne separaă de Rusia Sovietică, ne împedică de a ști precis și a ne da seama de ce să petrece în vastele stepe rusești.

Țara tuturor posibilităților, a contrastelor și a experiențelor în stil gigantic.

Ce-i adevărat din tot ce se scrie și se vorbește despre Rusia? Unii laudă puterea creatoare și vitalitatea neamului. Alții critică și deplâng mizeria și conrupția care stăpânește Rusia actuală.

Din când în când enigma slavă ne furnizează câte o surpriză:

Planul cincinal... dumpingul rusesc... utopii bolșevice s'au socotit la început. Dar după scurt timp efectele simțite a pus pe gânduri opinia publică a Europei, care se găsește în fața unuia dintre cele mai interesante fenomene economice din viața omenirei. Dumpingul cerealelor, lemnului și petrolului a sdruncinat profund piața mondială.

In primul rând, noi Românii, am avut de suferit căci exportăm exact aceleași produse ca și Rusia.

Complecta ignoranță în care stăm față de prefacerile din Rusia ne expune la surprize care ne va costa din ce în ce mai mult. Suntem datori să urmărim în permanență condițiile și experiențele ce se fac în *marele laborator rusesc, ca să fim pregătiți, oricând gata să facem față loviturilor economice la care trebue să ne așteptăm.*

Experiența primei încercări a dumpingului rusesc să ne învețe minte pentru viitor.

*

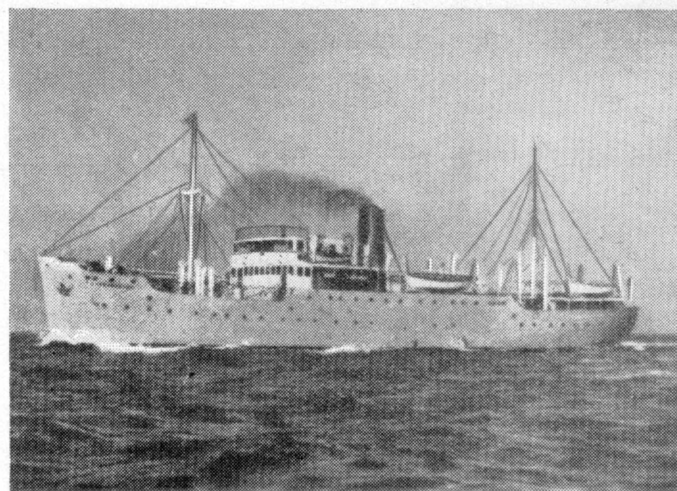
Ce este și cum s'a alcătuit planul cincinal?

Din punct de vedere technic și științific el nu prezintă noutate decât prin amploarea lui [1]).

Pentru a nu produce o discordanță și deci o rupere de echilibru între industrie și agricultură, se lucrează în concordanță în ambele ramuri de economie națională. Cârmuitorii Rusiei au credința ca printr'un plan ingenios, urmărit c'o extremă energie, vor putea să ajungă și să întreacă nivelul economic a celor mai avansate țări. Au luat ca model America, lucrând într'un ritm forțat.

Agricultura se industrializează. O interesantă și uriașă experiență. Se fac enorme investițiuni în agricultură și în transporturi.

Industria transporturilor trebue să înghită 10 miliarde de ruble în cinci ani. Pe lângă un imens material de căi ferate, se acordă o mare atenție căilor fluviale; se construește canalul de legătură între Volga și Don, în lungime de 110 km.



Noul vapor de marfă „Wladivostok" construit în Italia.

Să observăm creșterea exportului celor trei articole cari ne interesează: cereale, lemn, petrol.

Exportul cerealelor a crescut dela 400.000 tone (1927) la 111.000 tone (1929) și la 4 milioane (1930).

Lemnul în 1913 se exporta 3,270 mil. picioare patrate de scândură, în 1929 ajunge la 8.000 milioane.

Petrolul dela 2.728 mil. tone în 1928, ajunge la 4628 mil. tone în 1930.

Prețurile derizorii a produselor rusești desfid orice concurență.

*

In planul cincinal compteză și problema transportului pe apă. In acest scop s'a elaborat un program de cons-

[1]) Maievski (Viața Românească)

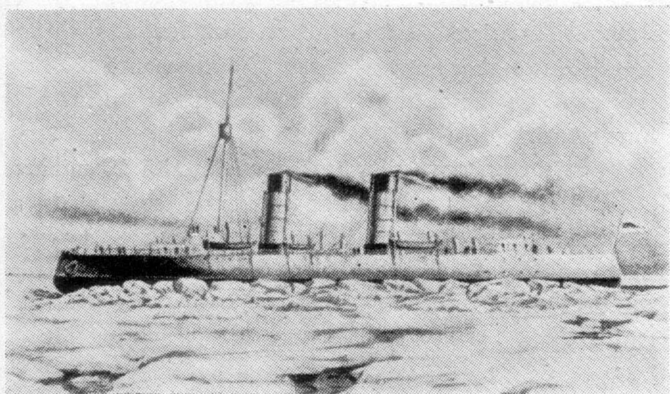
trucţii navale. Produsele ruseşti trebue să fie transportate pe vase cu pavilion rus.

Pe lângă vasele cari s'au construit deja în străinătate, trebue să se realizeze în curs de trei ani, cu mijloace proprii, 110 vapoare cu'n tonaj global de 489.000 tone.

In Baltica sunt cinci șantiere navale și în Marea Neagră patru.

Şantierile din Nord dispun de o *cală* pentru două vase de două sute metri lungime. Deşi pare că sunt bine utilate n'a lansat alte vase mari decât un crucişetor de 6.700 tone, înainte de războiu.

Şantierele navale din Baltica au două *cale* de câte două sute metri lungime, şantierele Marty au tot două *cale* de 180 metri, mai puţin utilate.



Spărgătorul de ghiaţă Ermak.

In Marea Neagră cel mai mare şantier este cel din Niculaev, fondat în 1912; are două *cale* de 212 metri şi 12 grue mobile de câte cinci tone. Şantierile Marty din Niculaev au o *cală* de 200 metri şi 4 *cale* pentru vase mai mici.

In ce priveşte stabilimentele de construcţii, realizarea programului apare ca posibilă. Mai greu se pot resolvi chestiunile de materii prime, mâna de lucru şi preţul.

Construcţiile navale cer specialişti. Unde se va găsi un număr suficient, măcar pentru o producţie limitată de una sută tone pe an?

Lucrătorii sunt foarte scumpi şi greoi, cu toate primele de producţii pe cari în zadar le dă statul.

Produsele metalurgice, destul de ridicate înainte de războiu, au crescut încă în proporţii enorme.

In aceste condiţii se poate evalua că toate construcţiile navale ruseşti vor costa cu 150% mai scump decât în alte ţări.

Incercarea rusească este urmărită cu mare atenţie de toată lumea cunoscătoare.

Cu drept cuvânt mulţi se îndoesc de reuşita planurilor sovietice. Unii cred că totul nu este decât un formidabil „*bluff*", alţii speră că cel puţin 80% se va realiza.

Străinătatea (Germania, America, Italia) furnizează un mare număr de specialişti şi maşini.

Ce vor deveni aceste maşini peste câţi-va ani? Se întreabă cunoscătorii.

Pare că un curent fatal împinge capitalismul să-şi sape singur groapa.

Rusia, care până acum nu a exportat decât produse agricole, va ajunge cu ajutorul ce i se dă să exporte şi produse industriale.

Problema elementului uman şi dificultăţile financiare sunt marile dificultăţi de care se loveşte planul cincinal rusesc.

Acest plan, susţin specialiştii, nu va reuşi să inaugureze în Rusia paradisul comunist; nici nivelul de viaţă a populaţiei nu se va ridica. Dacă producţia agricolă va creşte, industria nu se va desvolta decât în mod inegal, în neputinţă de a satisface nevoi interioare dintre cele mai elementare. Totuşi planul cincinal marchează în istoria Rusiei o etapă în care cu îndârjire şi cu eforturi pe cari le-au cunoscut, poate, numai ridicarea piramidelor egiptene, se caută a se cuceri pentru ea locul de putere economică şi politică mondială.

In dosul Rusiei comuniste stă Rusia ca putere economică şi mondială.

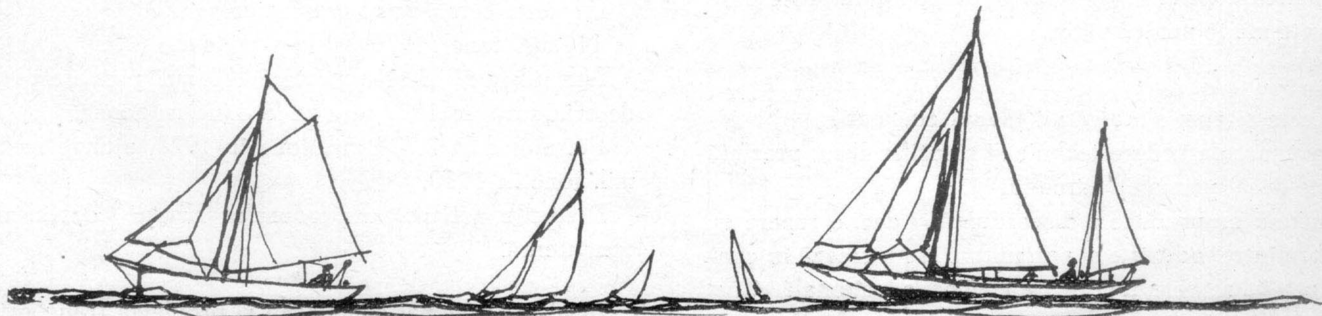
Sub un regim sau altul ea îşi are rolul ei de jucat în istoria lumii, cuvântul ei de spus. Acest lucru nu trebue de pierdut din vedere.

Ţara noastră este vizată în primul rând [1]).

JEAN BART

---

1) Maievski (Viaţa Românească)



Navigaţia pe Dunăre în timpul iernei

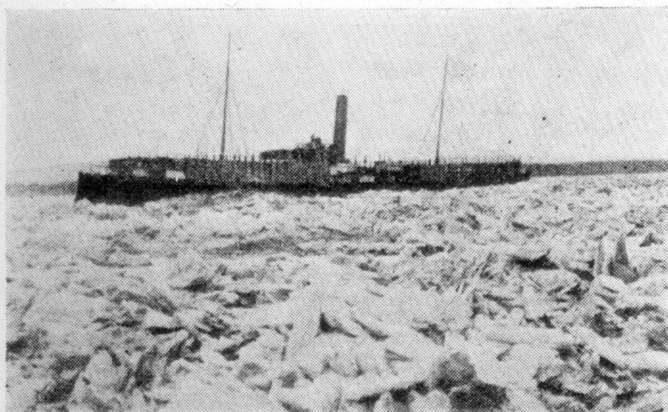
Pe Dunărea maritimă trebue să ajungem a întreţine navigaţia în permanenţă, începând cu porţiunea Sulina-Tulcea. Marea dificultate stă în faptul că braţul Sulina fiind foarte îngust faţă de lăţimea Dunărei întregi, este nevoe ca spărgătoarele de gheaţă (spărgătorul propriu zis şi, în plus, una sau două vase din cele cari există la C. E. D.) să tae la început numai un coridor îngust în lungul şenalului navigabil al fluviului, pentru a stabili legătura rapidă cu porturile din amonte şi a permite libera scurgere a gheţurilor pe braţul Sulina.

Operaţia va trebui începută într'o perioadă când suflă vânturile dela Sud, cari fiind calde nu favorizează formaţiunea de noui gheţuri sau lipirea între ele a gheţurilor deja sparte. Dacă o nouă perioadă de îngheţ puternic urmează, datorită furtunilor dela Nord, înainte de terminarea operaţiei de deblocare, succesul acesteia devine îndoelnic şi poate fi chiar zădărnicit pentru un moment.

Sunt deasemenea cazuri când un singur zăpor, format pe unul din pragurile fluviului, spre mare, împiedică navigaţia, deşi timpul favorabil nu a permis prinderea gheţii ferm pe tot fluviul.

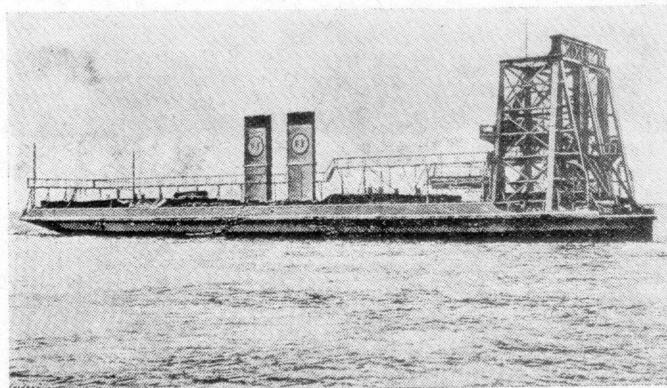
In asemenea cazuri, în urma câtorva zile sau chiar numai a câtorva ceasuri de lucru cu vase spărgătoare de gheţuri, zăporul poate fi străpuns şi debaclul are loc, permiţând apoi imediata reluare a navigaţiei. Astfel s'a petrecut cazul, în Decembrie 1925, cu zăporul din amonte dela Tulcea, care a fost străpuns în cursul unei singure zile de vasele C. E. D. şi de remorcherul Mântuirea, aparţinând Societăţii Române Dunărene (S. R. D.).

Dacă însă perioada de ger pronunţat se menţine cu îndârjire, operaţia devine anevoioasă şi succesul ei problematic. Asemenea împrejurări au avut loc în cursul a-



Vapor prins în gheţurile Dunărei.

nului 1921/22, când Comisiunea Europeană a Dunării a încercat pentru prima oară deblocarea fluviului, dat fiindcă îngheţul imobilizase 60 de vase de mare în porturile româneşti şi pe fluviul însuşi. Operaţia a reuşit, însă numai parţial, căci, câteva ore dela străbaterea spărgătoarelor de ghiaţă până la Brăila, noui baraje din gheaţă spartă s'au format în aval, punând în imposibilitate spărgătoarele însăşi de a se retrage la Sulina şi obligându-le să ierneze la Isaccea.



Ferry-boat pentru transportarea vagoanelor.

Putem afirma deci că :

Deblocarea Dunării până la Brăila trebue încercată de câte ori condiţiunile atmosferice sunt favorabile ; ea este însă o operaţie cu rezultate uneori problematice.

Cum însă deblocarea căii fluviale dela Sulina la Tulcea şi menţinerea ei în stare navigabilă este o operaţiune absolut sigură şi totodată uşoară, am preconizat şi cu altă ocazie [1]), şi repetăm din nou, că este necesar şi posibil să se asigure viaţa de iarnă a porturilor Brăila şi Galaţi, construind *cale ferată de 90 km. lungime:* Ghecet-Măcin-Traian-Regina Maria-Principele Mihai-Babadag, ce s'ar reacorda la Babadag cu liniile Babadag-Tulcea şi Babadag-Constanţa.

Trebuie cumpărat pe de altă parte un *ferry-boat,* care să îngădue trecerea directă a vagoanelor în tot cursul anului între Brăila şi Ghecet şi, în acest mod, toate mărfurile sosite la Brăila pe C.F. în timpul iernii (care să nu uităm că este epoca activă de export) ar putea fi dirijate direct, fie în portul Tulcea care posedă cheiuri în apă adâncă şi platforme importante pentru magazii, fie la Constanţa, ambele aceste porturi putând fi accesibile în permanenţă vaselor de mare, prin menţinerea liberă de gheţuri a porţiunei fluviale Tulcea-Sulina.

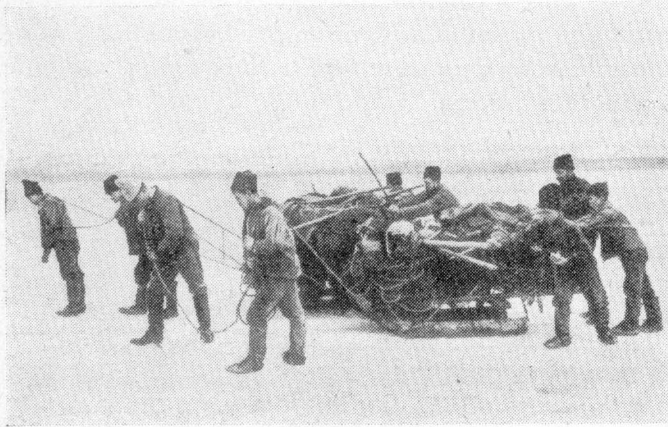
Avantajele liniei propuse ar fi pe dealtă parte creerea legăturii directe între Polonia, Cehoslovacia şi portul Constanţa; deblocarea podului dela Cernavoda şi stabilirea unei noui legături de C. F. între Dobrogea şi restul ţării, legătură deosebit de importantă din punct de vedere strategic ; ar înlesni însfârşit transportul direct, prin

---

1) A se vedea lucrarea autorului : „Ingheţul Dunării şi Navigatia Maritimă" Bucureşti 1928.

transbordare pe C. F., a mărfurilor adăpostite în şlepuri în timpul iernii pe braţul Măcin, braţ ce constitue un admirabil ernatec pentru vase.

Costul liniei propuse ar fi în deosebi de redus, datorită



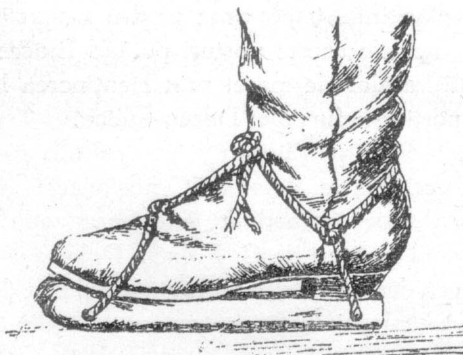
Aţi crede că sunt de la Polul Nord. Sunt pescari din bălţile Dunărei noastre.

naturei terenului, care nu cere construirea de opere de artă importante pentru instalarea căei.

Menţionăm că, în urma propunerilor făcute, Comisiunea Europeană a Dunării a prevăzut în bugetul ultimilor 2 ani sume pentru cumpărarea spărgătorului de gheaţă, care trebue să fie echipat ca să servească totodată ca vas de salvare pentru coasta periculoasă a deltii Dunării ca şi pentru porţiunea maritimă a fluviului. Noi socotim neîntârziat necesară construirea liniei ferate preconizată şi cumpărarea ferry-boatului, pentru a reînsufleţi astfel cu o oră mai devreme viaţa de iarnă a porturilor Galaţi, Brăila, Reni şi Tulcea, complect paralizată în timpul îngheţului fluviului, intensificând astfel relaţiunile comerciale cu vecinii noştri Polonii şi Cehoslovacii, prin stabilirea legăturii directe Constanţa-Babadag-Brăila şi Brăila-Tulcea.

Ing. VASILESCU





Patine de ciolane de cal pentru umblat repede pe ghiaţă.

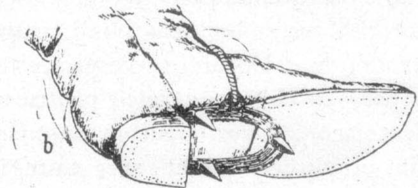
Pescuitul cu năvodul sub ghiaţă *)

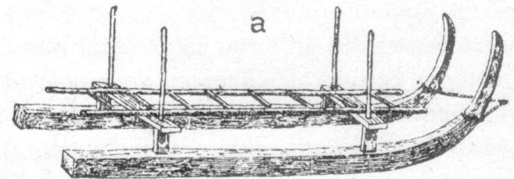
Unul dintre cele mai interesante moduri de pescuit, şi în acelaş timp mijlocul principal de aprovizionare al pieţei cu peşte proaspăt în timpul iernii, este pescuitul cu năvodul pe sub ghiaţă.

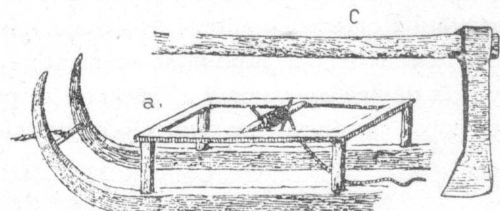
Pentru a putea pescui iarna cu năvodul, este nevoie înainte de toate ca ghiaţa să aibă o grosime suficientă, pentru ca să poată susţine pe ea toate greutăţile şi pescarii să nu risce vreun pericol.

Năvoadele cu cari se pescueşte în bălţi sub ghiaţă sunt aceleaşi cu cari se pescueşte şi din lotcă ; numai că modul de a întinde şi de a scoate năvodul precum şi uneltele accesorii de cari se servesc sunt aci altele.

Când se pleacă dela mal la pescuitul sub ghiaţă, se încarcă mai întâiu Năvodul în două sănii speciale, nu-







a) sanie cu mitroacă ; b) potcoava ; c) topor de spart ghiaţa.

mite *Sănii de năvod*, având fiecare întinse pe ea câte o scară, numită *Scara Năvodului*.

Dacă distanţele sunt mari, se înhamă pe unele locuri la aceste sănii cai sau boi, potcoviţi ca să nu alunece ; de obiceiu însă săniile sunt trase de pescari.

Pescarii cari împing la sănii îşi leagă la tălpile cismelor câte o potcoavă, făcută în mod special cu 3 cuie mari ascuţite, pe care pescarii ruşi o numesc „Buzluki". Pescarii ceilalţi însă pleacă repede înainte, luându-şi cu ei câteva unelte pentru a începe mai din timp preparativele de pescuit.

1) Rezumat din bogata lucrare a D-lui Dr. Antipa : *Pescăria şi Pescuitul în România*, publicată de Academia România.

Pe unele locuri, şi în special prin bălţile Chiliei, pescarii pentru a umbla mai repede pe ghiaţă îşi fac din ciolane de cal un fel de patine, de cari se servesc sprijinindu-se şi făcându-şi vânt cu un băţ lung pe care-l ţin în mână, numit de ei „Hadarag". Ajunşi la locul unde a hotărât vătaful ca să se tragă toana — locuri pe cari el trebue să le cunoască foarte bine de mai înainte, căci peştele iarna se adună în cârduri în anume locuri şi are ascunzătorile sale unde se retrage — ei încep imediat *facerea copcelor.*



Copca mare (caldarea) în care se bagă năvodul.

Copcele (în Moldova le zice şi *Produşte)* se fac după un plan anumit.

Mai întâiu se face la mijloc o copcă mare, cam de 3 pe 2 m., numită *Căldare* (la Moldovenii dela Prut mai zisă şi *Moiu,* la Ruşii din Deltă *Zdoimă),* în care se va cufunda mai întâiu năvodul ; pe urmă se fac în dreapta şi în stânga din zece în zece paşi câte o serie de copce mai mici — de 40—50 cm. diametru, — mergându-se astfel înainte, după poziţia pe care o ieau aripele năvodului când sunt întinse. După forma şi lungimea ghiolului în care se pescueşte, se fac câte 100 până la 200 de bucăţi din aceste copci mici. La capătul celălalt în fine, iarăş la mijloc, se face o nouă copcă mare, cu dimensiunile mai mari ca cea dintâi, numită în general de asemeni *Căldarea mare* sau *Capcană (Zdoimă* la Ruşi), căreia însă în unele regiuni i se mai zice şi *Masa* (la Prut) sau *Sosma* la Turtucăieni.

In totdeauna la afundarea năvodului se caută ca fiecare aripă să cadă separat, ca astfel plasele lor să se poată desfăşura cu uşurinţă când vor începe să fie întinse într'o parte şi în alta.

In timpul când se afundă năvodul în Căldare, pescarii pregătesc, la distanţă de câte 10 paşi la dreapta şi la stânga, copcele următoare ; apoi ei leagă de capătul fiecărei codule a năvodului o sfoară sau o cureluşe lungă, care e trecută printr'o gaură dela capătul unei prăjini lungi, cum se trece aţa prin urechile unui ac. Această prăjină, care are o lungime de 10—20 paşi, se numeşte *Igliţa* (în Moldova şi Dobrogea), *Undrea* (la Brăila, Călăraşi, Turtucaia, etc.), *Prăjină* (în Oltenia), *Progoni* (rus.).

Când igliţa a fost bine aruncată şi ajunge în dreptul unei copce, pescarul o pândeşte şi o apucă cu un instrument special numit *Cârligul,* cu care o caută pe sub ghiaţă până o apucă. Acesta e un ghionder de vreo 3-4 m. lungime, la capătul căruia este bătut un lemn cârligat. In Oltenia (balta Potelu) cârligul se zice *Seceră* şi este de fier dinţat, având în adevăr formai unei secere cu coadă lungă ; acesta serveşte aci nu numai pentru a prinde Igliţa pe sub ghiaţă, ci tot odată şi pentru a o mâna înainte dela o copcă la alta, prinzând-o cu dinţii ei.

In bălţile dela vale, mânarea igliţei dela o copcă la alta se face cu un alt instrument numit *Cange* sau *Raşcă,* care în pescăriile Deltei are încă şi multe alte întrebuinţări, aşa că pescarul o poartă în totdeauna în lotca sa.

Aşa se continuă tot înainte, făcându-se de o parte şi de alta copce nouă şi trecându-se mereu codulele cu igliţa pe sub ele, până se întinde în fine toată codula, care poate avea o lungime până la 170 m. Ajunşi la capetele Codulelor, pescarii se opresc de amândouă părţile şi încep acum a întinde năvodul — „a-l pune pe toană", — care până acum rămăsese grămadă pe fundul apei în căldare.

Acum de capătul fiecărei codule se înhamă pescarii şi încep apoi a trage de otgoane până întind bine aripele năvodului.



După scoaterea năvodului.

Când au ajuns din amândouă părţile la „Căldarea cea mare" sau la „Capcană"; aici încrucişează codulele şi trag până se ajung clecele dela amândouă aripele una de alta, şi astfel se *încheie năvodul.*

Cu aceasta s'a „închis toana" şi de acum începe *Scoaterea năvodului.*

CIORPAC

DRUMURI DE APĂ

Oamenii şi lucrurile, în general, nu se deplasează pe distanţe mari decât folosind una din căile pe care le cunoaştem :

Şoseaua, calea ferată, fluvii şi canale navigabile, mări şi oceane [1]).

Pentru traversarea mărilor şi oceanelor cari despart continentele, trebue inevitabil să se întrebuinţeze navele de diferite forme. In celelalte cazuri — adică pentru deplasare pe continente şi în interiorul ţărilor — nu ar fi suficient să se întrebuinţeze numai cele două feluri de căi pe uscat : şoseaua şi calea ferată ? Ce nevoe avem de canale şi fluvii ? La prima vedere ar părea că aceste căi de transport ar fi nişte căi de lux, cari s'ar fi realizat pe vremuri de mare prosperitate, constituind ceeace putem denumi inflaţie de căi de transport.

In adevăr, până prin timpul generaţiei noastre aceste două căi de comunicaţie : canale şi fluvii navigabile, erau considerate ca un element economic auxiliar, secundar căilor de uscat deja existente; erau declarate chiar păgubitoare căilor de uscat din cauza concurenţei ce părea că le face.

Transportul pe canale, fluvîi şi râuri navigabile, corespunzând tendinţelor economice de eftenire a produselor, s'a desvoltat din ce în ce mai mult, aşa că sunt astăzi foarte căutate. In ultimii 20 de ani navigaţia zisă interioară realizează un mare progres în Europa Centrală şi Occidentală.

De unde până acum 15—20 ani această navigaţie era considerată protivnică, în timpul nostru devine un mijloc de transport inevitabil şi, ceeace este mai caracteristic, căile navigabile interioare au făcut un progres uimitor tocmai în aceleaşi regiuni unde se găsesc realizate şi cele mai dese reţele de căi ferate şi şosele :

Franţa de Est şi Nord-Est (spre Belgia şi Rhinul german) ;

Belgia de Sud, Est şi West (spre Franţa şi Germania);

Olanda spre Est şi Sud-Est ;

Germania din spre mare spre interior, în Sud.

Care-i situaţiune de azi a căilor de transport în principalele ţări din Europa ?

TABLOUL I.

Căi interioare de comunicaţie pe apă şi uscat						ŢĂRI	Populaţii locuitori	Suprafaţa km. ☐	Densitate la 100 km. ☐ suprafaţă			Densitatea la 1000 loc.		
Şosele km.	Căi ferate km.	Căi pentru navigaţia interioară: Râuri canalizate km.	Canale km.	Râuri navigabile km.	Total km.				şosele km.	cale ferată km.	căi navigabile interioare km.	şosele km.	cale ferată km.	căi navig. km.
296.146	56.280	1.788	4.146	6.930	12.864	Germania . . .	63.000.000	469.000	63^{14}	12	2^{74}	47	9	2
42.000	6.702	—	—	2.600	2.600	Austria	6.704.000	84.000	50	7^{97}	3	63	10	4
24.235	8.670	—	238	2.862	3.100	Ungaria	7.900.000	93,000	26^{06}	9^{2}	3^{33}	31	11	4
30.407	9.800	1.058	792	—	1.850	Belgia	7.900.000	29.210	104^{10}	33^{55}	6^{36}	38	12	2
25.237	3.683	1.000	3.200	600	4.800	Olanda	7.600.000	34.000	74^{22}	10^{83}	14^{12}	33	5	6
134.868	17.000	255	1.255	—	1.500	Suedia	6.000.000	448.000	30^{10}	3^{71}	0^{33}	225	28	3
651.832	49.590	3.600	4.900	3.400	11.900	Franţa	41.000.000	551.000	118^{30}	9	2^{15}	159	12	3
1.204.725	151.725	7.701	14.531	16.392	38.614	Totaluri . . .	140.104.000	1.708.210	465^{92}	86^{63}	320^{3}	596	87	24
86 km.	11 km.	0^{55} km.	1^{03} km.	1^{17} km.	2^{75} km.	La 10.000 loc. revine	—		—	—	—			
106.700	11.129	—	100	1.072	4.172	România	18.000.000	294,967	36^{20}	3^{77}	0^{41}	59	6	0^{62}
$59.^{30}$ km.	6^{18} km.	—	0^{05} km.	0^{51} km.	0^{65} km.	La 10.000 loc. revine	—	—	—	—	—	—	—	—

*) 48.000 km. drumuri naturale şi terasamente.

Dacă, bazaţi pe situaţiunea de fapt din acest tablou. vom aplica o analiză comparativă, obţinem o serie de comparaţii interesante :

1. Totalul căilor de comunicaţie la cei 140.104.000 locuitori :

şosele	1.204.725 km.
căi ferate	151.725 km.
căi navigabile . . .	38.618 km.
total . . .	1.395.068 km.

Găsim că la 100 locuitori revine *0 km. 990 m.*, pe când în România la 18.000.000 locuitori fiind :

şosele	106.700 km.
căi ferate	11.129 km.
căi navigabile	1.172 km.
total	119.001 km.

la 100 locuitori revine *0 km. 660 m.*, sau cu 0 km. 330 m. mai puţin. Dacă însă excludem cele 48.000 km. drumuri naturale — ca şi inutilizabile — acest procent se reduce sub *0 km. 400 m.* la 100 de locuitori, sau cu 0 km. 590 mai puţin ;

2. Considerând densităţile pe suprafaţă şi populaţii găsim că :

[1]) Pentru moment transportul aerian, fiind încă în câmpul experienţelor, nu prezintă interesul practic al celorlalte căi de transport de mărfuri.

No. curent	Unitatea pentru transport	Incărcământ Tone	Numărul de unităţi de transport necesare	Person. necesar persoane	Totalul cheltuelilor pentru 24 ore Lei	Cheltueli pentru 1 tonă deplasată la un km. *) Lei	Bani
1	Autocamion pt. 3 tone	6500	2167	3250	21.885.000	3	12
2	Trenul de 560 tone ; 540 vag.	6500	12	180	1.395.000	0	256
3	Cargobotul a 7500 T.	6500	1	34	56.000	0	021
4	Şldpul a 650 T.	6500	10 plus 1 jum. remorchere	30	55.000	0	058

*) Aceste cifre sunt cu totul aproximative, însă suficiente pentru ca să precizeze o tendinţă rezumativă cât mai clară pentru economia romännască.

**) In Europa Centrală şi Occidentală cheltueliie pentru transportul a o tonă la 1 km. ar fi :

a) pe calea ferată 0,19 centime ; pe şosea 0,30 ct. = în medie 0,25 ct. pe uscat.

b) pe navigaţie interioară 0,08 centime ; pe mare 0,05 ct. = în medie 0,06 1/2 pe apă.

Ceiace precizează că în Europa calea ferată — faţă de întinderea şoselelor — s'a fixat la un raport cu *şease* ori mai puţin ; iar căile de navigaţie interioară la un raport egal cu 19 ori mai puţin ca şoselele.

Pentru România, acelaş raport, este de : 10 ori mai puţin căile ferate şi de 91 de ori căile navigabile ;

3. Clasamentul tuturor căilor se precizează astfel :

	Şosele km.	Căi ferare km.	Căi navigabile km.
Densitate a 100 km. □	466	87	52
„ „ 10.000 locuitori	596	87	24
Media :	531	87	28

Din aceste comparaţii cu totul rezumative, dar suficient de concludente, constatăm, pe de o parte, marele progres realizat de către navigaţia interioară în mijlocul regiunilor de mare densitate de căi ferate, iar pe de altă parte, vedem cu surprindere că populaţia României şi economia generală a ţărei, nu este servită de căi de transport eftine, în raport cu cerinţele comerţului, decât într'o măsură foarte redusă atât pentru căi de uscat cât şi pentru căi de apă.

Deşi navigaţia interioară este aşa de desvoltată în ţările din Occident, totuşi s'au întocmit proecte noui, chiar acolo unde sunt cele mai dese reţele de căi ferate, pentru sporirea căilor navigabile interioare. Prin amenajarea continuă a râurilor şi fluviilor existente, şi prin săpare de canale, se caută a se realiza noui legături de continuitate între căile de apă existente şi acele care ulterior se vor deschide.

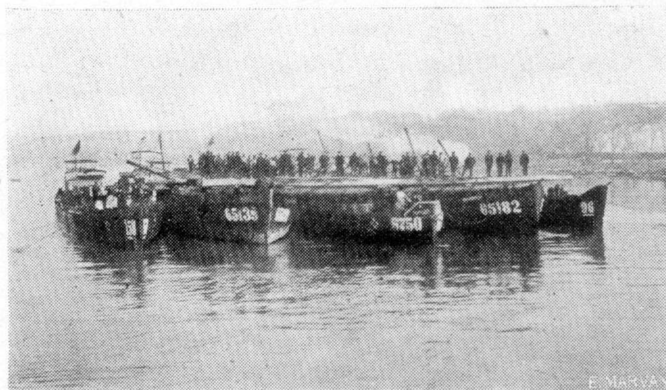
In acelaş timp, ţări noui, ca Polonia, Jugoslavia, Cehoslovacia, pregătesc lucrări technice pentru a se folosi de apele lor, şi de noui canale, cari le pot da uşurinţa de transport eftin a produselor pe căile navigabile interioare.

In aceste împrejurări trebue să constatăm că în prezent — alături de politica de expansiune maritimă şi oceanică, scop permanent şi suprem al ţărilor maritime, — se adaogă, în materie de transporturi, şi politica de expansiune a navigaţiei interioare (canale şi fluvii). Această expansiune este urmărită cu febrilitate până şi de către ţările care nu dispun de litoral martim, cum este de exemplu, Cehoslovacia şi Ungaria.

Emigrarea produselor comerciale, industria şi deplasările tuturor bunurilor reprezintă actualmente un volum de transport considerabil care satisface traficul pe sosea, pe cale ferată şi pe calea navigabilă interioară ; în acelaş timp, din considerente technice comerciale, mărfurile au adoptat o clasare naturală, erarhică, în transport.

Ele urmează o cale ori alta, pe uscat sau pe apă, după avantajele ce pot să li se ofere pentru durata transportului, dela locul de producţie, şi de expediere până la locul de consumaţie, cum şi după considerentele tarifare, ori de volum ocupat pe unitate de transport.

Intregul sistem industrial modern, bazat pe centralizarea industrială, este cu totul favorabil transporturilor pe apă. Marile industrii — cari alimentează exportul ori consumul intern — se stabilesc temeinic pe malurile ca-



Şlepuri de Dunărea.

nalelor, fluviilor şi în porturi, în scop unic ca să poată fi aprovizionate cu materii prime ce sosesc sub o tarifare de 4—5 ori mai eftină ca acea de pe cale ferată. Numai în aceste condiţiuni vor putea să facă expedieri de fabricate — pentru export ori pentru interior — direct în vapoare, ori cel mult numai prin o singură transbordare din şlep în vapor, făr ca să se recurgă la expedieri pe cale ferată.

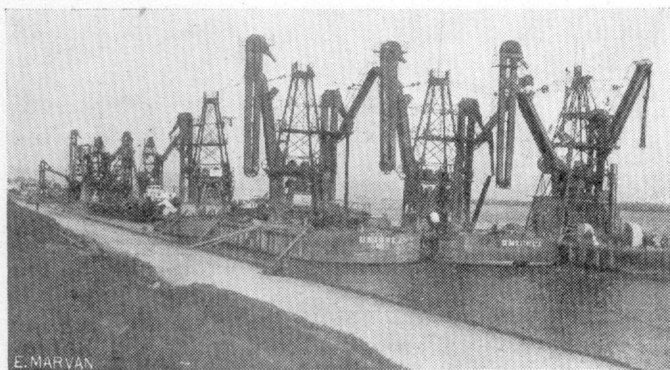
Materii prime ca : scânduri, lemn brut, cărbuni, cereale în vrac, ferărie, ciment, cărămidă, piatră, pietriş, nisip, marmore, pae, fân, piei, oase, etc., în general orice materiale grele şi voluminoase constituesc un trafic constant şi de predilecţie pentru şlep, din cauză că la cantităţi mici, prezentând o valoare comercială prea mică, aceste produse nu pot suporta un tarif de transport scump, iar pe de altă parte nici căilor ferate nu le rentează să aplice tarife eftine, pentru simplul motiv că cheltuelile feroviare sunt cele mai costisitoare.

Fără ca să pătrund în fondul acestei vaste chestiuni a politicei transporturilor, voi căuta totuşi ca —

în rândurile ce urmează — să expun rezumativ parte din principale'e motive cari impun ca mărfurile să se îndrepte spre căile de apă, adică spre şlepuri şi cargoboaturi. Astfel de expunere e necesară pentru întreaga economie română, care se bucură de favoarea unei situaţiuni fizice rezumate prin 1100 km. fluviu danubian, 500 km. litoral maritim, 4—5 râuri interioare flotabile, şi o fericită posibililitate de canale interioare. Este de mare interes ca opinia publică românească să fie lămurită şi pătrunsă de nevoia realizărei unei navigaţii interioare, practice şi folositoare, adaptată nevoilor comerţului nostru.

In acest scop voi analiza unele din multele avantaje ce sunt oferite de diferitele unităţi de transport, comparativ.

a) Unitatea pentru transport pe şosea este *camionul* cu tracţiune animală ori automobilă, iar tonajul pe care îl poate transporta este, respectiv, de maximum 700 kgr. şi 4000 kgr., sau în medie 2350 kgr. pe unitate de transport pe şosea *($2^1/_2$ T.)* ;



Elevatoare de Dunăre cari ridică grânele din şlepuri şi le varsă în vapoare.

b) Pe calea ferată unitatea de transport este *vagonul* ori mai precis trenul de marfă compus din 50 vagoane a 12 T.=*600 tone ;*

c) Pe fluvii şi canale unitatea de transport este *şlepul* care transportă ori 2000 tone ori 600 tone, sau în medie *1300 tone ;*

d) Pe mare şi ocean unitatea de transport este *cargoboatul* care transportă — în medie 7000 tone.

Din această primă clasificare vedem că pe calea navigabilă interioară şi pe mare se pot transport şi expedia câte un trafic de câte 700/6400 tone — respectiv pe unitate de transport — mai mult ca pe calea ferată. In aceste condiţiuni posibilitatea de expediere şi acea de deplasare, în o singură dată, este cu mult mai mare pe apă ca pe uscat. Aceasta egal cu un raport de 4 faţă de 11, căci pe când pe apă se pot expedia 1300/700 tone, pe uscat pentru acelaş trafic ori încărcământ, ne-ar trebui peste două trenuri a 50 vagoane sau 100 vagoane (şlep), ori 12 trenuri a 50 vagoane (cargoboat), ceiace reprezintă un număr considerabil de unităţi de transport, aproape irealizabil în practică din motive technice şi economice.

Aşa dar constatăm cu uşurinţă serviciul imens pe care căile de apă îl aduc comerţu'ui şi populaţiilor din punct de vedere al eşalonărei şi descongestionărei căilor de uscat. Numai datorit canalelor şi fluviilor, Europa Occidentală şi Centrală, pot face faţă nevoilor emigrărilor bogăţiilor. Fără aceste artere complimentare cari atrag cele mai voluminoase şi mai grele transporturi, cea mai mare parte din bunurile migrătoare în toate direcţiile ar fi transportate cu mari întârzieri, ori în condiţiuni care ar împedeca desvoltarea comerţului din zilele noastre.

In al doilea rând, analizând şi posibilităţile de ordin economic ce le prezintă aceleaşi unităţi de transport, şi pentru aceleaşi cantităţi, vom găsi următorul rezultat :

Şosele la 10.000 locuitori			Căi ferate la 10.000 locuitori			Căi navig. inter. la 10.000 loc		
Suedia	km	225	Suedia	km.	28	Olanda	km.	6
Franţa	„	159	Belgia	„	12	Austria	„	4
Austriaa	„	63	Franţa	„	12	Ungaria	„	4
România *)	„	57	Ungaria	„	11	Suedia	„	3
Germania	„	47	Austria	„	10	Franţa	„	3
elgia	„	38	Germania	„	9	Belgia	„	2
Olanda	„	33	România*)	„	6	Germania	„	2
Ungaria	„	31	Olanda	„	5	România*)	„	0620

Constatăm astfel că şi din punct de vedere al cheltuelelor, al personalului necesar şi al unităţilor de transport cerute — la aceiaşi cantitate de trafic — avantajele de care se bucură navigaţia interioară sunt cu mult mai mari ori căror avantaje a tuturor ce'orlalte căi de transport.

Dar, căile navigabile oferă şi avantaje de ordin comercial, datorit cărora se asigură elasticitate şi simplificare de operaţiuni ori manipulări şi se provoacă reduceri însemnate de cheltueli pentru micşorarea preţului de cost al bunurilor.

Astfel, pe apă, o marfă odată încărcată şi expediată spre o destinaţie, poate să fie redestinată spre orice altă direcţie prin un simplu ordin telegrafic, ori poate prea bine să aştepte pe vas ordine ulterioare, ceiace nu este cazul pentru transporturi pe uscat.

In plus, documentele transporturilor pe apă servesc în permanenţă toate operaţiunele comerciale tot timpul cât marfă este pe vas.

*

In rezumat — din cele expuse până aci — reese că prin examinarea analitică a unora din elementele şi factorii cei mai simpli, constatăm marea importanţă ce prezintă căile navigabile interioare, canale şi fluvii, pentru economia ţărilor şi putem aprecia contribuţia lor fericită în progresul civilizaţiei.

O ţară lipsită de căi de transport eftine va avea permanent o economie pasivă ori deficitară şi o populaţie în suferinţă.

***) Inclusiv cei 48.000 km. drumuri naturale.**

Acestea sunt motivele pentru care și cerealele noastre din Nord și centrul țărei, lemnele, cărbunii și petrolul din regiunea dealurilor, nu pot ajunge în condițiuni eftine în porturile de export și — invers — articolele de tranzit ori de import.

In scopul de eftenire a transporturilor, în Belgia, după 1918, s'a făcut din Bruxelles (depărtat cu 130 km. dela mare) port de mare, și apoi în 1931 s'a creiat canalul Anvers-Liège (Liège este la 215 km. dela mare), după ce mai înainte Gand devenise port de mare.

De asemenea în Franța se proectează canalul Dunkerque-Lille, fluviu artificial de o lungime de 140 km., spre a se lega puternica aglomerație manufacturieră: Lille-Tourcoing-Roubaix, din interior, cu marea.

Desigur că activitatea navigabilă interioară din România nu dispune de un trafic de cărbuni, ciment și fosfați atât de abundent ca traficul francez ori belgian, însă nu-i mai puțin adevărat că lipsa căilor de apă interioare împedecă o desvoltare de industrii eftine, și prin consecință formarea de traficuri noi.

La sfârșitul acestei expuneri putem să afirmăm și să accentuăm — cu convingere — că în orice țară întreaga activitate a populației nu este decât o înlănțuire de aplicație practice a principiilor fundamentale de transport. Intensificarea căilor de transport, și mai precis a celor mai eftine, înseamnă menajarea consumatorului, desvoltarea comerțului, progresul social, întru cât întreaga activitate a omenirei nu este în epoca noastră, mercantilistă, decât o continuă serie de interese comerciale.

Această desvoltare, în adevăr prodigioasă, a căilor de navigație interioară europene este semnul unor evenimente economice, cari, fiind întrevăzute de ochii oamenilor de comerț, a făcut ca technica transporturilor din an în an să realizeze și să perfecționeze calea pe apă, ajustând și adaptând cerințelor sociale contimporane principiul economic clasic: „maximum de beneficii cu minimum de sforțări", punând la dispoziția economiei generale bogății, sosite cu minimum de cheltueli de transport.

Europa este brăzdată de o infinită și variată rețea de căi de transport asemenea unei pânze de paienjen, și toate parcă se concurează reciproc; în realitate însă fiecare cale: șosea, feroviară, canal ori fluviu, are destinul și scopul care îi indică și-i asigură o funcțiune determinată Prin o solidaritate unanimă toate se sprijină și se mențin reciproc.

Prin coordonarea cerințelor comerciale și din cauza varietăței mărfurilor ce se transportă, toate aceste căi devin inevitabil solidare; în nici un caz nu se pot menține solitar, căci dacă ar avea activități separate ar deveni inutilizabile, pustii, fără trafic.

Acolo unde calea ferată nu poate străbate intervine șoseaua, iar unde nici șoseaua ori calea ferată nu pătrunde, răsbate canalul ori râul navigabil, și invers; bogățiile urmează deci o cale, ori alta, conform unor cerințe cari derivă din o serie de considerațiuni specifice mărfuriolr, industriilor, și politicei economice, precum și situațiunilor fizice.

Toate țările cari și-au tăiat canale au fost țări care au reacționat; conducătorii politicei lor economice au întrevăzut la timp semnele conjoncturilor economice și au luat măsuri în consecință. In ultimele două decenii au perfecționat posibilitățile comerciale viitoare, desvoltând prodigios căile navigabile interioare, paralel și alături de șosea și calea ferată.

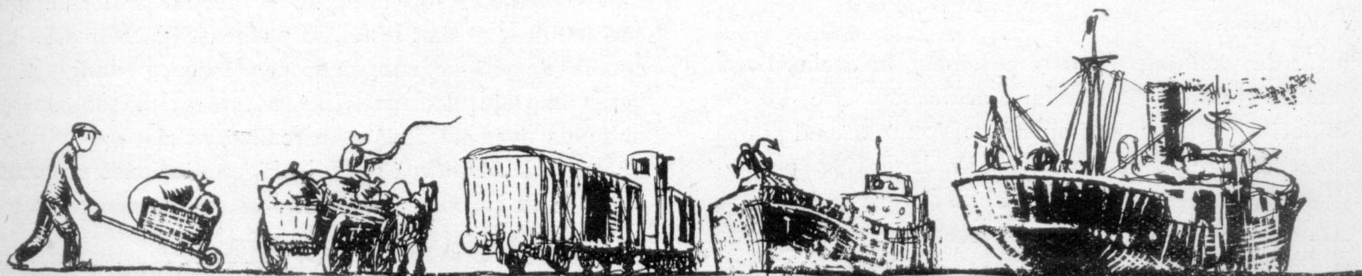
Comerțul și întreaga economie românească trebuesc, deși destul de târziu, să se hotărească a aborda printre cele mai urgente probleme, chestiunea căilor de transport pe apă.

Aceste proecte — în situațiunea noastră — devin .i mai urgente de oarece ne găsim, după cum am arătat, în fericita situațiune de a fi la gurile marelui fluviu care leagă orientul cu Europa centrală.

Din cauză că economia română a căilor de transport nu a fost clar înțeleasă și nu a fost deci condusă cu perspicacitate spre naturala ei desvoltare și conform situației noastre fizice, asistăm alarmați astăzi la decăderea prea cunoscută a celor două bătrâne porturi: Galați și Brăila.

Căile de transport pe apă trebue să fie însuflețite, să le dăm o viață proprie pentru binele și progresul acestei țări. Cu drept cuvânt s'a zis că sacrificiile făcute de țară pentru căile ferate sunt cu totul inutile dacă activitatea navigabilă ese neglijată. Deși natura ne-a dăruit cu destule ape, noi încă n'am făcut nimic pentru a organiza o rețea de canale navigabile. Am rămas printre puținele țări din Europa cari nu au o navigație interioară.

PETRE IORGU LUPAȘCU (Bacău)
Licențiat în științe comerciale și consulare (Anvers)

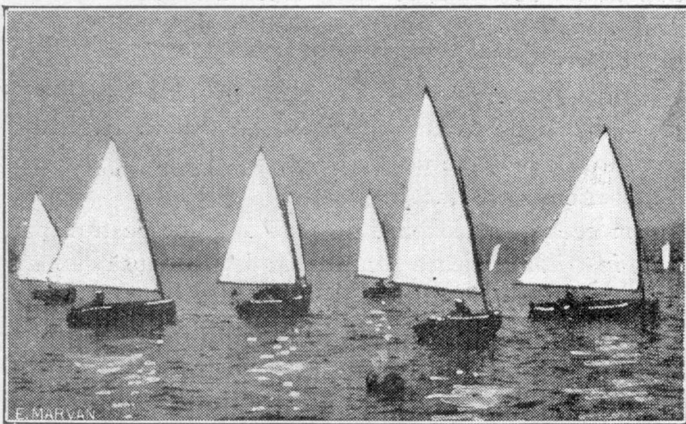


NAVIGAŢIA DE PLĂCERE

Portul de yachting la Constanţa

Lansarea prin revista *„România Maritimă şi Fluvială"*, a ideii de a creia un port de yachting la Constanţa, a găsit un ecou puternic în sufletele tuturor acelora cari, simţind ca şi noi, şi-au dat seama de importanţa unui astfel de port, atât pentru propaganda maritimă, cât şi pentru menţinerea prestigiului Constanţei, de prim port al României, şi de primă localitate balneo-climatică, pe ţărmurile Mării Negre.

Relevând cele scrise de noi, ziarul „Viitorul", prin pana alesului ei cronicar, Petronius, pseudonim sub care se ascunde un vechi şi prea fin publicist, se raliază întru totul ideii lansate de noi. D-sa după ce face unele judicioase observaţiuni cu privire la posibilitatea pe care Constanţa o are, din plin, să rămâie „perla Mării Negre", adaogă : „ni se pare că lucrul este uşor de realizat, cu puţină bunăvoinţă şi spirit de iniţiativă".



Bărci mici c'o singură velă.

Acesta este adevărul. Posibilităţile de executare sunt destule; foloasele în schimbul sacrificiilor ce se vor face sunt de natură a chema atenţiunea tuturor asupra acestei chestiuni.

Creiarea unui port de yachting la Constanţa, poate să atragă după sine desvoltarea într'o măsură încă necunoscută la noi în ţară a navigaţiei de plăcere; poate constitui — cum spuneam, — o atracţiune în plus pentru Constanţa, care în fiecare an pierde pas cu pas din întâietatea pe care o avea faţă de celelalte localităţi balneare româneşti şi străine.

Portul de yachting, fiind şi pescăresc în acelaş timp, va permite creiarea pescuitului maritim, cu vase, de tonaj mijlociu, şi va atrage implicit desvoltarea unei populaţii maritime româneşti, numeroasă, legată în permanenţă de mare, şi prin ocupaţiile ei de fiecare zi, iubitoare de ţara şi de pământul pe care-l locueşte, şi care, ar da o justificare în plus, drepturilor noastre istorice de stăpânitori ai litoralului Mării Negre, în limitele în care fâlfâie stindardul României întregite.

Condiţiunile de lucru sunt mult mai uşoare aci, decât în oricare parte a litoralului.

După cum la Tusla-Balcic, prin conlucrarea armonioasă, firească de altfel, între cele trei minister interesate, — Domenii, Răsboi şi Comunicaţii, — s'a ajuns să se obţină maximum de randament, cu minimum de cheltueli, tot aşa şi pentru portul de yachting dela Constanţa, conlucrarea dintre aceste ministere va fi binevenită şi va trebui să se înfăptuiască fără nici o ezitare. Fiecare va fi în măsură să facă ceva. Iată :

Ministerul de război, prin serviciul hidrografic al marinei, va trebui să facă lucrările preliminarii, — adică studiile pe teren, — şi prin faptul că acest serviciu se află la Constanţa, facerea studiilor nu vor implica deplasări costisitoare, iar cheltuelile vor fi reduse aproape la zero. Ministerul de răsboi, va putea pune la dispoziţie şi mâna de lucru care nu va costa decât aceia ce poate costa un soldat în termen.

Ministerul de comunicaţii, prin serviciul hidraulic, va executa puţinele lucrări de dragaje, necesare la o mică apropiere de coastă, pentru obţinerea şi acolo a unui fund navigabil potrivit.

Ministerul de domenii, prin administraţia pescăriilor, împreună cu municipiul Constanţa, cel dintâi interesat în realizarea unui astfel de port, va fi chemat să dea primele fonduri pentru începerea lucrărilor. Restul va urma aproape dela sine.

Dacă ţinem seama, că în apropiere de Constanţa sunt mari cariere de piatră, şi deci materialul de construcţie se poate transporta uşor şi cu cheltueli puţine, atunci vedem cum realizarea portului de yachting la Constanţa este un lucru destul de uşor.

Puţină bunăvoinţă, foarte puţină, şi proectul acesta poate deveni fapt împlinit într'un timp scurt.

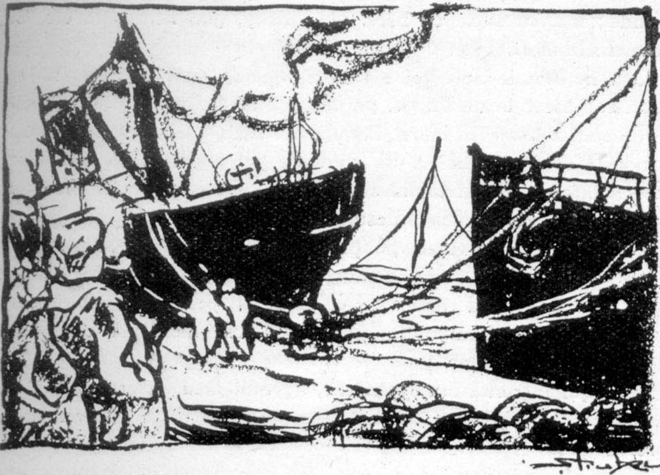
Deocamdată, presa, înţelegând importanţa unei astfel de realizări, s'a alăturat cu căldură ideii noastre. Rămâne să se pornească la acţiune. Rămâne, şi trebuie să se intre, pe făgaşul, cel puţin, al primelor începuturi.

Deaceia, mai întâi de toate, cetăţenii Constanţei, şi reprezentanţii lor legali, — părinţii comunei, — membrii Ligei Navale, de ori unde ar fi, precum şi alte persoane cari gândesc şi simt la fel, să pornească la formarea unui comitet de acţiune, care să proceadă deocamdată la strângerea împrejurul acestei idei, a tuturor persoanelor cari ar putea avea un cuvânt în realizarea ei.

România Maritimă şi Fluvială, credincioasă programului ei, le va sta în tot momentul în sprijin, pentru ca totul să fie dus la bun sfârşit.

ALEXANDRU DAIA

LITERATURĂ





Pastel Marin

Frecându-şi pântecele de oţel fierbinte
De cheiul rece, umed şi murdar,
Un cargoboat norvegian
Respiră sufocat şi rar.
Ca un mamut antedeluvian!...

Ghiceşti c'ar vrea să plece iar
Spre nordul nopţilor polare,
Să se 'nfrăţească la 'ntâmplare
Cu luciul primului gheţar...
Dar negrele- otgoane-l ţin în frâu,
Şi macaralele murdare
Descarcă 'n el, vagoane 'ntregi de grâu!...

Pe cheiul rece, umed şi murdar,
Hamalii dorm ca grânele 'n hambar,
In timp ce matelotii beţi, pe bord,
Rânjesc cu pipele 'ntre dinţi
Şi plâng cu ochii 'ntorşi spre nord,
Când fumul pipelor fierbinţi
Trezesc pe rând, în fiecare,
Aceiaşi vecinică 'ntrebare:
„In care fund opac de mare
Vom acosta şi noi pe vecinicie
Ca şi mamuţii problematici
Din cărţile de geologie?..."

ION MINULESCU

Mării

Tu, tainică şi vrăjitoare, Mare,
M'ai hotărât să părăsesc pământul,
Să mă 'nfrăţesc cu vela şi cu vântul
Şi să iţi jur, la Sfintele altare,

Că'n sânul tău voi căuta mormântul
— Aducător de-odihnă şi uitare —
Atunci, când voiu vedea, cu'nfiorare,
Că dusă-i tinereţea şi avântul.

Dar, pân' atuncea, mult iubită Mare,
Cum vinul este bun şi mai e vreme,
Şi cum de fete tot pământul geme,

Te sfătuesc să ai şi tu răbdare;
Zadarnic pui furtuna să mă cheme:
Eu port mereu „colacul de salvare"!

ION PLUTAŞU

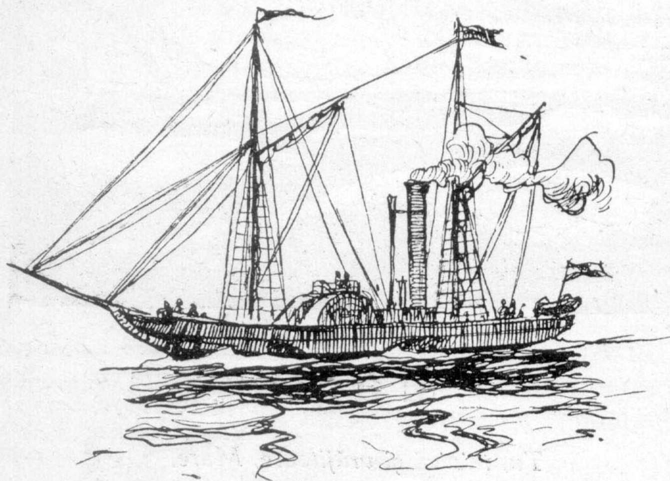
Ce este un vapor?

Boerul oltean *Dinicu Golescu*, pe la începutul secolului al 19-lea, a făcut o călătorie în Apus. Notând şi comentând tot ce-a văzut prin ţările străine, pentru a fi de folos ţărei sale, el a întocmit o carte: *Insemnare a călătoriei mele făcută în anul 1824, 25, 26.*

Din această carte tipărită de d. Nerva Hodoş, reproducem o parte interesantă în care boerul călător, adânc observator, descrie într'un chip ce pare azi naiv, dar foarte clar, ce este un vapor, lucru relativ nou pe acea vreme.

„Vaporul este o corabie care merge pe mare cu un meşteşug de foc, ce este în cămara corăbii, iar afară să vede numai un coş de fier, lung ca de 4 stânjeni prin care ese fumul, şi două roate mari de fier întocmai ca roatele dela mori ce umblă în apă, una de o parte afară din corabie, şi alta de ceilantă parte, într'o osie de fier, care este mai naltă decât faţa apii de şase palme, roatele intră în apă o parte şi 3 părţi rămân afară. Această osie cu roatele întorcându-se foarte iute, goneşte corabia atât de tare încât simpte trupul omului cum corabia sparge marea, şi roatele lasă în urmă două coade de spumă lungi. Şi cum or pune în cuptor un lemn mai mult să dudue toată corabia. Innăuntru, unde este acel meşteşug, nu lasă pe nimeni să bage seama, dar după oareş ce băgare de seamă ce am putut face, este un cuptor zidit în cămara corăbii care are un coş de fier drept în sus prin care iase fumul; la spatele cuptoriului în potriva gurii, un alt coş de fier, care este scos din cuptor în spre mehanica ce au prin care ese căldură cu abureală, întocmai ca la cazanul care scoate rachiul, la care la fund îi arde focul şi capacul strânge lacrămă de abureală; aşa acel abur al coşului mişcă cea dintâi roată, unde sunt poate întreite decât la un ceasornic, şi cea

din urmă roată prin dinţii ei, şi prin dinţii ce sânt pe osie de fier, suceşte osia dimpreună cu roatele. Şi căci aburul este care face cea dintâi mişcare a roati, de aceia când dau foc mai mult, prisosindu-să aburul, sileşte toate roatele şi să cutremură toată corabia. Şi bez acest meşteşug are şi catarguri cu pânze, ca când este vântul spre locul unde va să meargă, întinde pânzele şi mai slăbeşte iuţeala roatelor, împuţinând focul. Dela Trieşti şi până la Veneţia sânt 80



miluri, pe care le ia în 10 miluri, adecă 20 de ceasuri; şi pleacă tot deauna sau dela un loc, sau dela altul, după ce să aprind luminările. Când am mers dela Trieşti la Veneţia, călătorind cu vaporul, am mers 8 miluri, iar când m'am întors, vrând să afiu şi drumul ce fac cele lante corăbii, am intrat în corabie, dar mi-am blestemat ceasul, întru care am hotărât să am acea băgare de seamă, căci am călătorit până în Trieşti 40 de ceasuri, şi într'această toată vreme, nici am mâncat, nici am dormit, ci numai am vărsat şi am plâns ca un copil mic".

Alcoolul şi împărtăşania

AMINTIRI

Vaporul tanc *„Steaua Română"* era în reparaţii la Londra. Echipajul, în special fochiştii şi mecanicii, lucrau alături de oamenii şantierului, grăbind terminarea reparaţiilor, ca „Steaua" să poată porni cât mai de grabă spre ţară. Era în Decembre şi Crăciunul bătea la uşe: toţi sperau să petreacă sfintele sărbători cu cei dragi lăsaţi departe.

Intr'o dimineaţă un trăsnet spulberă toate nădejdile: o telegramă aduse veste că vasul a fost *navlosit* (închiriat) pentru o călătorie în America. Ordinul era ca după terminarea reparaţiilor vaporul să se îndrepte spre *Baton Rouge,* pe Misisipi, unde va încărca petrol şi benzină pentru Franţa.

Adio Crăciun şi An nou în ţară; la fundul lăzilor micile cadouri cumpărate dela Hamburg şi Londra pentru copii, soţii, logodnice, mame; cât mai la fundul inimei visata bucurie a reîntoarcerei! Asta-i viaţa marinarului: *un lung şir de renunţări!*

Şi vaporul porni spre Atlantic, cu alte speranţe şi alte mândrii în suflet: acelea de a ajunge cu bine prin meleaguri unde nu se mai văzuse vapor românesc, poate mai nu se auzise de numele de român!

După zece zile trecu *„Steaua"* prin faţa Azorelor, după alte zece se strecură printre insulele Bahama, foarte aproape de coasta Floridei, spre a nu lua în piept tăria Golfstreamului, intră în golful de Mexic, şi după douăzeci şi şase de zile *pavilionul* (drapelul steagul) românesc flutura între malurile fluviului Misisipi. Călătoria nu fu lipsită de peripeţii, ca orice drum de iarnă. Dar... „altă poveste", vorba lui Kipling. Ne rezervăm pentru alt număr.

In bucuria generală a ajungerii, numai unul era îngrijorat la bord: comandantul. Neştiind că va avea de făcut o călătorie spre Statele-Unite, ţara prohibiţiunei, avusese grija să înzestreze *cambuza* (cămara) nu numai cu multe bunătăţi solide, dar şi cu de cele lichide; lăzi cu sticle de bere, vin, wisky, gin, licheururi, etc. Ca pentru sărbători.

Ori, în Statele-Unte toate aceste bunătăţi sunt condamnate, iar dacă se găsesc la un vapor, pe lângă amendă în dolari, toate băuturile sunt vărsate în mare. Pagubă şi ruşine: tentativă de contrabandă. Ca autorităţile să fie convinse cel puţin că au lipsit asemenea intenţii, comandantul strânsese în infirmerie tot ce era băutură la bord, chiar sticlele destupate.

La *New-Orleans* vama, poliţia şi agentul vaporului se urcară la bord. Comandantul, prezintă situaţia şi lămuri că ordinul de plecare spre America sosind când totul era pregătit pentru o călătorie spre ţară, vasul avea băutură la bord, toată însă închisă la un loc, la dispoziţia autorităţilor.

Vameşul încruntă din sprâncene, agentul făcu un gest de uimire, băuturile fură sigilate şi condeele începură să scârţâe pe formularele protocolare.

La plecare agentul luă deoparte pe comandant şi-i spuse:

— E bucluc cu băutura. Vameşul însă a fost foarte plăcut inpresionat de felul sincer, deschis, cavaleresc, milităresc cu care i-aţi arătat situaţia. E posibil să scăpăm!

Şi în adevăr s'au aranjat lucrurile cum nu se poate mai bine.

In legea prohibiţiunii stă scris că băuturile alcoolice nu sunt îngăduite decât în cazuri de boală, cu prescripţie medicală sau pentru *îndeplinirea cultului religios.*

Ori a doua zi au fost găsiţi doi martori originari din România care au jurat

că Românul e foarte credincios;

că se spovedeşte şi împărtăşeşte zilnic;

că la grijanie e nevoe de o linguriţă de vin şi după ea se obişnueşte o ceşcuţă de vin, bere sau rachiu.

Pe baza acestor mărturii a fost îngăduită plecarea vaporului cu băutura intactă pentru a servi *îndeplinirei cultului religios.*

Mai mult încă: vameşii conştiincioşi făcând socoteala au găsit că pentru cei 32 oameni din echipaj nu ar fi de ajuns băuturile dela bord pentru zilnica împărtăşanie şi au cerut scuze că nu pot complecta stocul.



Iată cum credinţa poporului român, sinceritatea comandantului şi bunăvoinţa desinteresată a vameşilor, a salvat berea germană şi rachiul englezesc de pe un vapor românesc.

Nu putem încheia fără a arăta că faima de popor credincios ne-a creiat-o în America fraţii noştri emigranţi, prin bisericele ce au construit şi prin evlavia lor.

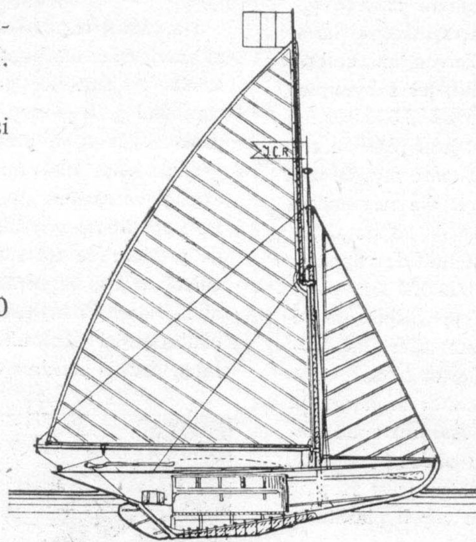
MOŞ DELAMARE

Bărci, Şalupe, Yachturi

Dăm în acest număr schiţa Cutterului *Val,* construit de grupul navelor Grănicerilor din Brăila, făcut dar A. S. I. Arhiducesei Ileana.

Cutterul a fost lucrat anul trecut şi are următoarele caracteristice :

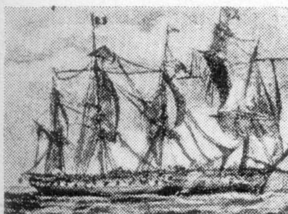
Lunginea 8.40 m.
Lăţimea 1.70 m.
Pescaj 1.42 m.
Greutatea 3.138 kg.
(Lestul este în greutate de 1.100 kgr.).

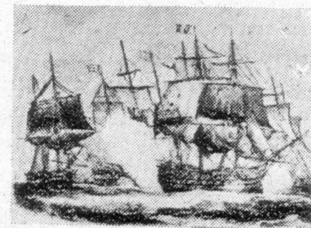


Cutterul „Val"

Are o velă mare şi un floc în suprafaţă totală de 34 metri.

Este îmbucurător faptul că în afară de arsenal şi atelierele marinei regale, s'au găsit oameni de iniţiativă ca d. C-dor Cerna, care în scurt timp să organizeze şi să utileze aşa de bine atelierele grănicerilor încât să producă lucrări admirabil studiate şi realizate cum e Cutterul *Val.*





CRONICA

Marina Jugoslavă

Terminarea războiului a găsit statul Yougoslav stăpân a întinselor coaste Dalmatine, dar fără flota comercială, decât câte-va vase mici de cabotaj, fiindcă Italia a luat cea mai mare parte din flota comercială austriacă şi ungară. Poporul jougoslav nu putem spune că avea o tradiţie marinărească, fiindcă nu avea eşire la mare, totuşi guvernul jougoslav a ştiut să profite de înclinaţia şi tradiţia marinărească a Dalmatinilor, a lucrat şi lucrează din răsputeri pentru crearea unei flote naţionale puternice, dând tot sprijinul moral şi material armatorilor particulari şi marilor societăţi de navigaţie. Asemenea caută prin toate sforţările de a cultiva o tradiţie marinărească în poporul jougoslav, făcând sacrificii destul de mari în această privinţă.

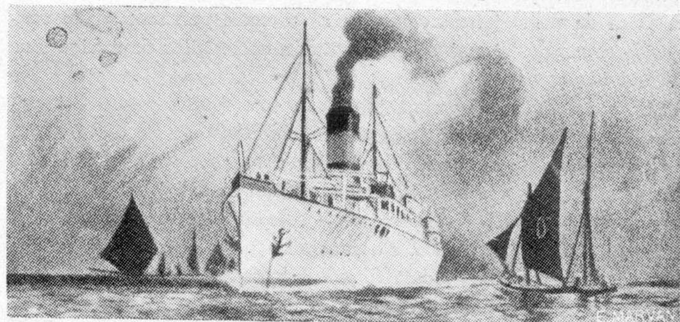
Progresele mari, făcute de marina comercială jougoslavă în scurt timp relativ, desigur că nu au putut fi realizate numai cu iniţiativa particulară a Dalmatinilor, mai ales în ultimii ani, din cauza crizei mondiale de navluri, fără sprijinul material din partea statului, care deşi cu un budget relativ mic, a apreciat foarte bine importanţa şi foloasele economice şi politice ce decurg dintr'o marină comercială naţională.

Partea însă interesantă este că statul jougoslav nu a limitat, sprijinul său numai pentru marina naţională, ci a organizat şi o complectă reţea de cabotaj cu vase poştale, şi a modernizat porturile sale noi din Adriatica, făcându-le îmbunătăţiri radicale, şi cheltuind sume destul de mari. Iar acum în urmă, s'au gândit să refacă, toate şantierele şi industriile fierului.

La 1 Octombrie 1931 flota comercială jougoslavă avea un parc de 155 vapoare cu un tonaj 396.700 tone, şi cu 4000 oameni echipaj. Această flotă se împarte în 20 de societăţi mari şi mici ; cea mai mare fiind „Lloydul Yougoslav" cu 26 vase de 107.000 tone, o contopire a societăţilor Atlanska Plovidba Racic şi Yougoslovenska Amerikanska Plovidba, societate care acum un an avea un capital de 1.000.000 lire engleze.

Actuala flotă a creiat în primul rând o reţea complectă de linii regulate de mărfuri şi pasageri, dela Trieste, porturi Dalmatine şi Albaneze spre porturi greceşti, turceşti şi egiptene.

Intre societăţile jougoslave şi italiene ce fac curse în Andriatica, există o mare concurenţă, având ca rezultat scăderea navlurilor şi desigur pentru traficul jougoslav de mărfuri şi pasageri este un avantaj important. Societăţile de navigaţie ce fac aceste curse primesc destule subvenţii ca să poată rezista, în special cele italiene. In afară de aceste linii, Lloydul jugoslav de curând a inaugurat o linie regulată de mărfuri, între porturile Susak, Spalato, Gravosa la America de Sud pentru lemne, ciment şi hârtie, întorcându-se de acolo cu cereale pentru Adriatica. Pentru linia aceasta au fost cumpărate acum în urmă mai multe unităţi mari, asemenea au fost recepţionate şi nişte vapoare noui ce erau comandate în Anglia.



Vaporul de pasageri „Ljubljana"

Societatea *„Oceana"* prin noua convenţie cu statul jougoslav va înfiinţa asemenea o linie regulată între porturile Dalmatine şi Marsilia, Spania Marocco şi insulele Canare, pentru care linie o nouă subvenţie va primi din partea statului. După cum se ştie această societate mai primeşte şi alte subvenţiuni din partea statului, şi iarăşi este cunoscut că statul jougoslav are în posesia lui un stoc mare de acţiuni a acestei societăţi precum şi a Lloydul-lui jugoslav.

Marina comercială jugoslavă posedă mai multe unităţi noi cu un

deplasament de 8000 până la 12.000 tone care fac voiajuri lungi, unele din ele au fost şi în Dunăre.

Cabotajul jugoslav este permis numai pavilionului naţional, iar vasele poştale din liniile de cabotaj sunt aproape toate noi, cu viteză peste 18 noduri şi cu cabine de pasageri foarte luxoase. Intre statul jugoslav şi mai multe societăţi există unele convenţiuni, cu durata de 10 ani, pentru a deservi diverse aceste linii; iar subvenţiile pentru anul 1931 se ridică la 60.000.000 dinari adică 180.000.000 lei şi suma aceasta adăugată la sumele celelalte ce statul plăteşte tot pentru chestiuni maritime, desigur că este destul de mare faţă de bugetul jugoslav pentru 1931, care a fost greu lovit din neprimirea reparaţiunilor de război. Dela 1922—23 până la 1927—28 statul jugoslav a plătit pentru serviciul poştal a mai multor linii de vapoare, sume ce atng 171.000.000 dinari adică pes:e 500.000.000 lei.

Acum în urmă mai mulţi armatori particulari, cari dispun de 20 de cargoboaturi, au cerut ca guvernul să înfiinţeze *„Creditul Maritim"* pe care Banca Imobiliară de Stat din Belgrad luase dispoziţiunile să-l creeze, pentru a veni în ajutorul acestor armatori, la fel cum s'a procedat în mai multe state europene. Această nouă instituţiune va da armatorilor împrumuturi lungi cu o dobândă mică, spre a reînoi şi mări parcul lor de vapoare, şi pentru acest scop se vor emite nişte obligaţiuni garantate de stat, care vor fi plasate ir străinătate.

Prin cele 20 de vase se va da de lucru la aproape 500 de familii de marinari şi se va aduce anual în ţară prin branşa şi activitatea lor peste o sută de milioane de dinari adică trei sute milioane lei. *E bine ca aceste lucruri să fie cunoscute şi luate în consideraţie şi de guvernele altor state.*

Asemenea e bine să se ştie că după război şi chiar acum în urmă, statul jugoslav a refuzat categoric să facă o flotă maritimă proprie, deşi a avut mai multe propuneri din partea unor societăţi din state mari, amicale. Motivele invocate de guvern era că statul nu poate administra şi exploata o flotă comercială maritimă la fel ca un armator, şi aceste motive sunt cu drept cuvânt foarte serioase. Iar guvernul fără discuţie a cumpărat mari stocuri de acţiuni ale diverselor societăţi de navigaţie, mai ales *Oceana* şi *Lloydul Jugoslav*. In afară de statul jugoslav se zice că şi unele persoane înalte conducătoare a statului mai posedă acţiuni a societăţilor de navigaţiune jugoslavă.

Mai mult, flota comercială jugoslavă este scutită de orice impozit direct şi indirect dela 1928 şi până la 1940.

Ca rezultat bun al tuturor sforţărilor şi sacrificiilor ce statul face pentru marina sa comercială, în 1930, după statistici, pavilionul jugoslav, din 1.800.000 tone de mărfuri ce s'au exportat prin porturile maritime jugoslave, a putut să transporte peste 380.000 tone adică 21%. Partea cea mare adică 67% au fost transportate de italieni, însă trebue să avem în vedere că înainte de a lua fiinţă flota comercială jugoslavă, monopolul acestor transporturi era în mâinile italienilor, şi că statul italian plăteşte scump flota sa comercială ca să aibe partea leului din traficul de export jugoslav din Adriatică.

Din totalul mărfurilor importatoare în Jugoslavia prin porturile Adriatice, pavilionul jugoslav a transportat 43% din ele, şi nu poate contesta nimeni că cifra pentru mărfuri exportate şi mai ales pentru importul în Jugoslavia, cotele deţinute de pavilionul naţional nu sunt destul de satisfăcătoare pentru o marină nouă. Sunt însă toate indiciile că armamentul jugoslav va căuta să mărească aceste cote în fiecare an.

Asupra desvoltării porturilor şi şantierelor navale vom scri în numerile viitoare.

SPIRU P. VAGLIANATOS

Hidroaviaţia complectează Navigaţia Maritimă

S'a crezut că navigaţia aeriană va ajunge un concurent de temut al navigaţiei maritime. Beţia vitezei, boala secolului va face pe oricine să sacrifice plăcerile oferite de un voiaj pe mare, cu tot confortul şi frumuseţile sale, pentru senzaţia deosebită ce îi poate procura un voiaj prin văzduh.

Experienţa însă nu a adeverit prevederile. Navigaţia maritimă este, şi va rămâne şi pe viitor, mijlocul de legătură între continente. Pe vapoare se vor îmbarca masele de oameni şi enormele cantităţi de produse de tot felul; iar navigaţia aeriană va constitui mijlocul de transport pentru pasagerii grăbiţi, adică un preţios auxiliar al navigaţiei maritime, în special pentru trajeurile unde din cauza configuraţiei geografice vasele sunt forţate a face un drum mai lung, deci o pierdere de timp.



Hidroavion de pasageri.

Dovada acestei necesităţi o găsim la diversele ţări maritime unde numeroasele societăţi de navigaţie sunt complectate prin navigaţia aeriană, care se exercită prin hidroavioane.

In America de sud, între Buenos Aires şi Montevideo, distanţă de 60 mile, pe lângă vasele de călători circulă şi un serviciu regulat de hidroaviaţie. Nava aeriană are 36 locuri de pasageri.

Cele mai numeroase servicii de navigaţie maritimă aeriană le găsim în America de Nord.

Este şi o linie expresă New-York, Rio de Janiero, Buenos Aires; serviciul de poştă, călători şi mărfuri între New-York şi porturile principale din Antile, Brazilia şi Argentina, cu 38 locuri de fiecare hidroavion.

In Europa, ţările cari au linie de hydroaviaţie sunt: Belgia, cu 5 linii de navigaţie; Franţa, are 4 linii de navigaţie aeriană şi o linie de hydroaviaţie deservită de 14 hidroavioane cu câte 6—15 locuri; Anglia, are 4 mari societăţi de navigaţie aeriană: *Imperial Airways Ltd. Australian Aerial Service Ltd., West-Australian Airways Ltd., Q. A. N. T. A. S.*

Italia are deasemenea 4 societăţi de navigaţie aeriană: *Societa Italiana Servizi Aerei, Navigazione Aerea, Aero Expresso Italiano, Transadriatica.*

Din toate acestea rezultă că navigaţia maritimă aeriană face enorme şi rapide progrese în toate ţările maritime cari doresc, din foarte multe puncte de vedere, desvoltarea navigaţiei aeriene maritimă, deservită în general de hidroavioane. Desvoltarea industriei aviatice şi formarea piloţilor interesează statele maritime. Hidroavioanele prezintă mai puţine riscuri de cât avioanele şi pot face serviciul de călători şi poştă cu o viteză de 6 ori mai mare de cât a vapoarelor de călători.

Este de dorit ca odată cu organizarea Serviciului Maritim, care sperăm să se facă în curând la noi, Statul să stimuleze şi navigaţia aeriană înfiinţând un serviciu de hidroaviaţie: Constanţa-Varna-Istanbul-Pireu-Alexandria, pe lângă vapoarele poştale Constanţa-Alexandria. Un altul ar trebui făcut: Dunăre-Arhipelag-Siria, pentru vasele ce fac curse în Levant. Prin aceasta s'ar complecta şi moderniza serviciul nostru de navigaţie maritimă şi aeriană.

C. B.

Noi metode de prevederea timpului

Cunoştinţa timpului este necesară pentru siguranţa Navigaţiei Maritime şi în special pentru cea aeriană, cu toate acestea aviatorii se mulţumesc a primi informaţiile fără a da ceva în schimb, cel puţin până'n prezent, pe câtă vreme marinarii au fost şi continuă a fi auxiliarii cei mai preţioşi ai meteorologiei.

Pentru stabilirea hărţilor de timp, numeroasele observaţiuni de pe oceane, sunt tot atât de trebuincioase ca şi cele făcute pe uscat; în special cele din nordul Atlanticului, căci ele arată mersul depresiunilor barometrice ce pornesc de pe coastele Americei de Nord către Europa.

Incă din 1920, s'a căutat să se intensifice comunicarea acestor observaţiuni, organizându-se transmiterea prin telegrafia fără fir, fie direct la posturile de pe coastă, fie prin vase releuri. Un rol important în organizaţia primirilor zilnice ale informaţiilor meteorologice l-a jucat vasul Şcoală *Jacques-Cartier,* care a reuşit să stabilească o nouă normă pentru organizarea prevederii timpului.

Rezultatele obţinute, după un an de funcţionare, au fost atât de bune că observatorii au putut să prezinte un memoriu la conferinţa meteorologică internaţională din Londra, în 1921, intitulat *„Proect de organizare meteorologică internaţională al Atlanticului de Nord",* in acest memoriu se ating toate problemele meteorologice, relativ la traversarea Atlanticului de Nord şi propune soluţiuni, având ca bază colaborarea internaţională meteorologică pe Ocean.

Graţie unei activităţi neobosite şi a succesului experienţelor făcute, popularitatea acestui institut crescu şi se înmulţi numărul vaselor cari transmiteau observaţiuni.

In octombrie 1924, graţie Oficiului Naţional Meteorologic din Paris, şi radio-telegrafiei militare, vasul-şcoală *Jacques-Cartier,* fu înzestrat cu un emiţător şi cu un receptor de unde scurte.

Experienţa făcută, cu puţine cheltueli, reuşi chiar la primul voiaj. *Jacques-Cartier,* păstră contactul cu Franţa, Antilele şi Pacificul, astfel că observaţiile din toate aceste regiuni, erau transmise la Paris, iar Turnul Eiffel le transmitea institutelor meteorologice europene. In urma acestui succes, conferinţa internaţională meteorologică din Zürich, căreia i s'a expus rezultatele obţinute, numi o subcomisiune care să studieze organizaţia transmiterii radiogramelor meteorologice pe oceane şi-i dete preşidenţia d-lui *General Delcambre.* Această subcomisiune, adună pe reprezentanţii marilor state maritime, la Paris, în Maiu 1928, şi începu un plan mondial unificând orele de observaţii, împărţind vasele în categorii, fixând modul de transmitere al observaţiilor spre uscat, şi preparînd astfel înfiinţarea unei staţiuni de specializare, care cu asentimentul Portugaliei fu stabilită la Azore, după modelul lui *Jacques-Cartier.*

Pentru transmiterea observaţiunilor, s'a admis două metode: recepţia prin staţii T. F. F., pentru marile vase poştale, cari sânt în legătură continuă cu ambele ţărmuri ale Oceanului, şi recepţia prin staţiuni releuri, convenabilă numeroaselor vase de marfă a căror putere de emisiune este limitată. In prezent Oficiul Naţional Meteorologic, încearcă să rezolve un nou sistem de concentrare, care cred că este lesnicios pentru adunarea de observaţiuni suficiente. Cum până în prezent nu s'a făcut încă o organizaţie oficială internaţională, Generalul Delcambre, luptă pentru această realizare, care va aduce servicii reale navigaţiei marine şi aeriene.

C. M.

Cercetaşii şi marea

Am arătat în numerile trecute, o parte din activitatea cercetaşilor marinari din ţară. Am publicat şi faptele de bravură făcute de unii dintre ei, cari au salvat dela înnec mai mulţi inşi, aventuraţi, fără să ştie prea bine să înnoate, pe apele repezi ale Mureşului.

Am fi vroit să publicăm mai curând, portretele celor cari au făcut aceste salvări, însă până acum, comandamentul cohortei locale, nu ne-a trimes fotografiile cerute.

In acest timp, lucru foarte îmbucurător, echipagii de cercetaşi marinari sunt formate, sau pe cale să se formeze, în mai toate porturile noastre maritime şi fluviale.

Rezultatele acestor formaţiuni se vor vedea foarte curând. Pe deoparte tinerii cercetaşi ducând o viaţă sănătoasă, disciplinată, corespunzătoare avântului şi romantismului vârstei lor, vor putea întrebuinţa, în oraşele de apă, — după cum şi logic este, — tot timpul liber, care altfel se pierde prin cinematografe sau alte localuri publice, puţin recomandabile tineretului. Pe de altă parte, numai prin tineret, deci după cum s'a început prin cercetaşi, se va putea face mai repede şi cu deosebiţi sorţi de izbândă, propaganda sporturilor de apă.

Dacă ţinem seamă de rolul pe care cercetăşia l'a jucat în cunoaşterea mării, prin excursiile făcute de cercetaşi şi prin taberile instalate pe ţărmurile ei, ne putem da seama de ce se va putea face pentru sporturile de apă, prin cercetăşie.

In legătură cu marea şi cercetăşia trebuie să extragem câte-va pasagii dintr'un articol al d-lui A. Daia, publicat de curând în Universul: „Cercetăşia în 1931".

„Mişcarea turistică de astăzi din ţara noastră, care se înteţeşte în fiecare an, este o rezultantă a cercetăşiei care a reuşit în decurs de numai 15 ani, să schimbe mentalitatea tineretului. Majoritatea celor cari duminicile şi sărbătorile părăsesc oraşul pentru a petrece câteva ore în aerul pur al câmpului sau al pădurilor, sunt vechi cercetaşi. Majoritatea membrilor societăţilor de turism sunt foşti cercetaşi.

„Până la război, Constanţa era o staţiune care atrăgea vizitatorii, mai mult prin cazinoul ei şi jocurile de ruletă, decât prin frumuseţea mării şi a plajei sale dela Mamaia.

Dar după război, graţie taberilor cercetăşeşti aşezate pe ţărmurile mărei şi a propagandei făcută indirect prin plecarea anuală a cercetaşilor la mare, s'a desvoltat în public, gustul de mare, încât localităţile noastre maritime s'au înmulţit într'o măsură uimitoare şi se desvoltă cu rapiditate în fiecare an.

„Vizitatorii străini ai litoralului nostru, cehoslovaci şi polonezi, cari de peste 11 ani sunt nelipsiţi din staţunile noastre martime, au fost aduşi odată cu primele tabere cercetăşeşti organizate la Mamaia şi la Movila imediat după război".

A.

Din viaţa marinarilor

Noua reglementare asupra angajamentului şi debarcărilor marinarilor streini în Belgia.

Nici într'un port din Europa nu se strâng mai mulţi marinari vagabonzi ca în Anvers. Guvernul Belgian s'a hotărît să ia măsuri. Este bine s'o ştie asta şi marinarii noştri.

1. Marinarii angajaţi în ţări streine, pentru a forma sau complecta echipajul unui vas aflat într'un port din Belgia.

Pentru a nu li-se opri intrarea în Belgia, aceşti marinari, trebue să aibă cu dânşii, contractul de muncă, regulat, purtând viza oficială a Consului Belgian al localităţii, unde angajamentul a fost făcut. Cu toate acestea, reprezentantul guvernului belgian, în ţările streine nu va elibera viza până ce nu supune afacerea autorităţilor Belgiene cari se vor asigura că motivele prezentate de armatorii vaselor sau de căpitani, pentru angajamentul echipajului, în afară de teritoriul belgian sunt justificate.

2. Debarcarea în apele belgiene a membrilor echipagiului unui vas strein.

O mare libertate a fost, totdeauna, acordată căpitanilor de vase pentru a debarca sau îmbarca marinari în porturile belgiene, serviciile porturilor acceptând, totdeauna, listele echipajelor prezentate de agenţii avpoarelor, dând numele persoanelor dela bord la sosirea şi la plecarea vaselor.

Situaţia actuală impune, ca, să se ia măsuri speciale în scopul de a se evita ca indezirabilii să fie lăsaţi în Belgia, fără ca poliţia să poliţia să aibă cunoştinţă şi prin urmare a decis ca pe viitor, debarcarea marinarilor streine în apele belgiene, să fie supusă unei autorizaţiuni, obţinută mai întâi dela Water Bailli.

De aceea este foarte important ca listele echipajelor să fie prezentate imediat la sosirea vaselor şi ca ele să fie stabilite foarte exact. Pe viitor, listele echipajelor, trebue să indice : locul şi data naşterei, naţionalitatea şi oamenii pe cari, Căpitanul, voeşte să-i debarce în Belgia.

Căpitanul, deasemenea, trebue să menţioneze indivizii cari se găsesc în mod neregulat pe bord şi a căror debarcare trebue să fie special menţionată.

Serviciul Water Bailli, se va asigura 'nainte de a acorda autorizaţiunea, menţionată mai sus, că printre oamenii cari vor să se debarce nu este niciunul care să fie indezirabil ; în acest caz, autorizaţia de debarcare va fi refuzată, dacă Căpitanul nu va garanta repatrierea părţilor interesate.

Rolul original al echipajului poate să fie cerut în orice moment de autorităţi, în scop de verificare.

Modificările survenite în compunerea echipajului pe timpul staţionării în apele belgiene trebue să fie notificat la Water Bailli înainte de plecarea vaselor şi listele întocmite în acest scop trebue, deasemenea, să indice locurile, datele de naştere şi naţionalitatea marinarilor angajaţi în Belgia.

Măsuri foarte severe vor fi luate, şi chiar poprirea vaselor, în contra Căpitanilor cari nu se vor conforma strict regulamentelor de mai sus.

3. Marinarii străini cari vin în Belgia spre a-şi găsi o întrebuinţare.

Admiterea acestor marinari în Belgia, chiar dacă ei au fost debarcaţi într'un port străin la finele unui voiaj, este supusă la aceleaşi regulamente ca pentru ceilalţi străini după cum s'a indicat mai sus.

Cu toate acestea, străinii cari erau în Belgia aşteptând un angajament înainte de intrarea în vigoare a noului regulament, pot obţine, excepţional, o viză valabilă pentru o şedere de 4 luni, în condiţiunile următoare :

a) Că ei posedă mijloace de existenţă, suficiente ;

b) Că ei poate proba că profesiunea reală este cea de marinar :

c) Că ei se bucură de o bună purtare.

Această viză va putea fi reînoită cu obligaţia ca, justificarea să fie prezentată autorităţilor că părţile interesate nu au găsit întrebuinţare în virtutea circumstanţelor particulare.

Aceşti marinari, trebue să se adreseze biuroului Water Bailli.

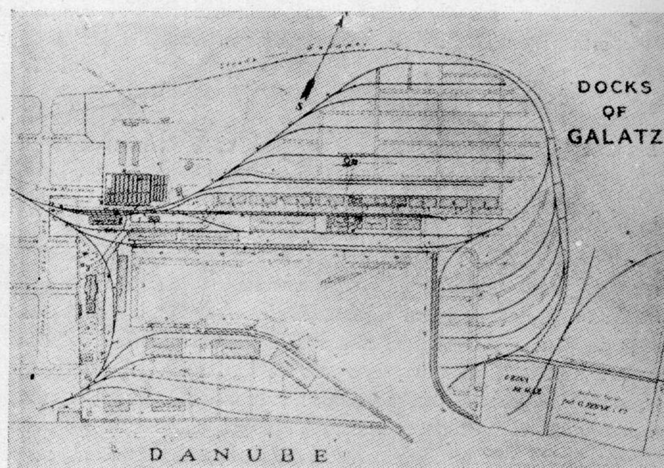
(Journal dela Marine Marchande)

Pe marginea cărţilor

ZONE LIBERE

Porturile noastre sunt în decădere.

Cauza se ştie. Reforma agrară a pricinuit scăderea producţiei agricole, care se exporta prin porturi. România este o ţară cu temelie rurală. Oraşul trăeşte din produsul satelor. Dacă lumea satelor produce puţin, oraşul vegetează, moare. Viaţa porturilor noastre depinde încă numai de starea intermitentă a producţiei agricole.



Planul dokurilor Galaţi cu liniile ferate.

Nu se întâmplă acelaş lucru cu porturile altor ţări, unde ocupaţia principală este schimbul de mărfuri şi industria transporturilor pe apă.

Până ce vom isbuti să mărim producţia solului nostru, suntem nevoiţi să căutăm prin toate mijloacele noui surse de activitate, înmulţind factorii de mişcare în porturi.

Condiţii geografice favorabile avem, dar nu ne-am folosit până acum de ele.

Marele drum de apă al Dunărei, care trece prin şapte ţări, nu l-am utilizat cu pricepere şi stăruinţă. Nu am dus cu persistenţă o anumită politică *de apă*, în vederea creierii acelui gen de comerţ de *transit* între Orient şi Europa centrală. Astăzi, când porturile noastre zac în agonie, ne sbatem să găsim leacuri de reîssufleţire. Ce-i de făcut pentru a da viaţă porturilor ?

Primul gând, după experienţa altor ţări, este dărâmarea zidurilor chinezeşti ridicate de tarifele şi formele vamale. *Zona liberă* este ideea salvatoare, formula magică de carea lumea porturilor îşi leagă toate speranţele de viitor.

Intru cât această nouă îndrumare către regimul libertăţei comerţului pe apă va anima viaţa porturilor noastre ?

La această întrebare ne răspunde cu pricepere, erudiţie şi documentare, d. *Alex. Marius Ghiorghiu*, unul din conducătorii societăţei de navigaţie *România*, prin noua sa carte : *Zone Libere*.

Autorul examinează cu de-amănuntul experienţele făcute în alte ţări şi desprinde din ele învăţăminte care, aplicate porturilor noastre, pot aduce roade folositoare.

De sigur, zonele libere creează posibilitatea desvoltării unui comerţ de tranzit comod şi cu puţine cheltueli. Marfa se depozitează pe termen nelimitat, fără a fi neliniştită de autoritatea vamală. Negustorul îşi poate alege în voe momentul de vânzare sau reexport. Dar trebue să ţinem seamă de un complex de condiţii care trebue să asigure bună funcţionare şi privilegiile de libertate a comerţului pe apă.

Experienţa a dovedit că zonele libere nu sunt un panaceu. Ele intensifică traficul porturilor numai acolo unde posibilităţile există, dar nu le poate nici odată creea.

Legea pentru zonele libere e numai cadrul în limitele căruia se va desvolta în viitor activitatea porturilor noastre. Aceasta va depinde de organizarea ce vom da zonelor, de uşurinţele de mişcare, şi utilajul modern. Comerţul maritim se îndreaptă către porturile cari oferă maximum de facilităţi, libertate şi avantaje.

Cu o administraţie greoae de stat, cu formele complicate de până acum, sunt puţine speranţe. După o lungă experienţă, marile porturi ca Hamburg, Brema, Copenhaga au ajuns la sistemul de expoatare printr'o colaborare a Statului cu un capital particular.

Trebue să facem mari înlesniri transitului. Să ajungem a depozita în porturile noastre bumbacul şi cafeaua destinate ţărilor centrale, precum şi produsele industriale ale Austriei şi Cehoslovaciei destinate Orientului, venind pe cale fluvială. Traficul polon trebue să se facă prin zona liberă a Galaţilor.

Politica tarifară a căilor ferate trebue îndreptată către o favorizare reală a porturilor.

Transporturile pe apă trebue considerate ca o industrie de mare importanţă. Fără a se vorbi de marile state maritime, e de ajuns să privim Grecia şi Norvegia, ţări mici cu mari mult mai mare decât trebuinţele proproii. Dar vasele lor fac transporturi în toată lumea şi beneficiile adunate copensează deficitul balanţei comerciale.

Zonele libere nu trebue judecate izolat, ci în ansamblu măsurilor unei stăruitoare politici de apă. Ele sunt legate de desvoltarea căilor de comunicaţii pe uscat şi pe apă. Folosul n'ar fi numai pentru economia locală a porturilor, ci pentru întreaga mişcare economică a ţării.

Situaţia geografică, la gurile Dunărei, este destul de bună, numai să ştim şi să putem să ne folosim de ea. Pe lângă capital ne mai trebue şi stăruinţă... mai multă stăruinţă. J. B.

ANALELE BRĂILEI

Cu ce greutate se poate încerca a porni în provincie o mişcare culturală.

Indiferenţa publică şi imitaţia capitalei împiedică la noi înfiriparea oricărui regionalism cultural. In ţările cu veche cultură, fiecare provincie, fiecare oraş, are tradiţia, atmosfera şi viaţa sa aparte. Cultura unui neam trebue să fie suma valorilor specifice ale centrelor locale, fiecare cu propria sa culoare.

Heildelbergul, München, Göttingen, au viaţa şi cultura proprie, ele nu au nevoe să împrumute calapodul Berlinului. Aceeaş situaţie au Lyonul, Marsilia faţă de Paris.

Este absurd a susţine că tonul vieţei îl dă capitala pentrucă între zidurile ei se strâng toate valorile.

Câte elemente, admirabil dotate, cari ar putea creea şi produce, nu vegetează în anosta plictiseală a mediului de provincie?

Şi totuş, nu se poate nega că şi provincia consumă destulă hârtie tipărită.

Care municipiu, sau urbe, ce se respectă, nu are o presă locală; gazeta prefectului sau a partidului de opoziţie cu zilnicele lor înjurături; efemere foi de avant-gardă sau ariergardă literară; anoste buletine şi publicaţii oficiale sau oficioase, cari toate colaborează la standardizarea orăşanului român — ţăranul încă nu simte nevoia nici de scris nici de citit.

Dacă în locul acestei bogate maculaturi tipărite, cu pretenţii de imitaţie a clişeelor bucureştene, s'ar strânge în chip metodic cercetările problemelor impuse de realitatea mediului local, s'ar închega cu încetul o activitate culturală, modestă la început dar menită să ajungă, cu vremea, o adevărată operă documentară de un real folos şi de o mare valoare naţională.

Sunt de admirat, şi de invidiat, provinciile ce au dat din rândurile lor, oameni rari, animatori cari au reuşit, ridicându-se deasupra politicei locale, să înjghebeze şi să îndrumeze sănătoase începuturi de mişcări culturale regionale.

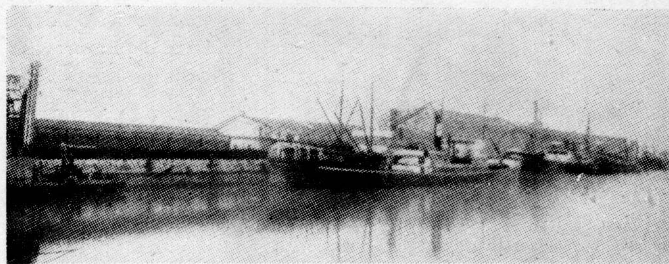
Analele Dobrogei, Analele Olteniei, Analele Brăilei. Ocupându-ne de cele ce ne interesează să ne oprim puţin asupra celor din urmă Anale.

Brăila a avut norocul să poată grupa câţiva oameni de iniţiativă, cari să lucreze cu tragere de inimă pentru cercetarea şi cunoaşterea locului lor natal.

Animatorul, inginerul Gh. Marinescu, unul dintre cei mai tineri fii ai Brăilei, a început acum câţiva ani, cu entuziasm şi pricepere, să întocmească *Analele Brăilei*, cari au pe copertă un modest subtitlu: *Revistă de cultură regională.*

Programul de activitate se desfăşoară într'un câmp de o rară bogăţie, având ca obiect de studii acest original şi cosmopolit port al Brăilei, cu faima-i de *metropolă* a *Dunărei de jos...*

S'a început a se cerceta cu metodă, sub diferite aspecte, toate laturile vieţei unui oraş şi a unui ţinut, atât sub unghiul istoric, cât şi sub cel de actualitate.



Bazinul docurilor Brăila.

In timp ce se desgroapă tezaurul trecutului istoric, se cercetează şi probleme de cea mai nouă actualitate, în legătură cu interesele şi realităţile vieţei locale.

In numerele apărute din Analele Brăilei, pe lângă datele istorice, în care d. Iorga găseşte *puncte de vedere noi şi foarte interesante consideraţii geografice,* întâlnim chestiuni care agită azi opinia publică, privind comerţul pe apă, zonele libere şi munca în porturile noastre, standardizarea cerealelor, regimul navigaţiei dunărene...

„Din ce în ce apare sub o lumină nouă rolul cardinal ce l-a avut şi îl are, în viaţa poporului nostru, Dunărea — acest fluviu părinte al naţiei noastre".

In fiecare an Analele Brăilei organizează interesante cicluri de conferinţe şi adună material pentru un muzeu local şi o bibliotecă specială ce trebue să strângă tot ce s'a scris despre Dunăre.

Brăila se poate mândri cu opera începută. Această mişcare culturală merită să slujească de exemplu.

Toţi cetăţenii, de felurite neamuri, cari se hrănesc din viaţa acestui port, trebue să adereze şi să dea obolul pentru această mişcare culturală de interes comun.

Şi mai cu seamă oficialitatea, care trebue să reprezinte interesele colectivităţei, este datoare să sprijine această rodnică activitate, ce singură poate să ajungă la o concepţie ştiinţifică asupra nevoilor locale şi să îndrumeze spre *mai bine* viitorul unui oraş şi a unui ţinut.

Noi, cei din jurul Ligei Navale, cari urmărim cu interes şi emoţie tot ce se lucrează pentru Dunăre, salutăm cu bucurie şi admiraţie activitatea începută la Brăila. J. B.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

Liga Navală Americană. — Câteva date asupra chipului în care s'a serbat „ziua Marinei" în cuprinsul Statelor-Unite, ne poate da o idee asupra proporţiilor în care activează Liga Navală Americană conştientă de misiunea ei.

Presa, radio, cinema, au dat cel mai larg concurs Ligei Navale.

300 de gazete au publicat articole de fond susţinând interesele Marinei americane.

163 de staţiuni de emisiune au avut programe speciale de marină, ascultate de câteva milioane de cetăţeni.

Ziarele cinematografice au făcut reportaje filmate cu subiecte navale.

Două sute de primari şi trei zeci de guvernatori, au publicat proclamaţii atrăgând aminte poporului de însemnătatea zilei şi nevoia desvoltărei marinei naţionale. Pavilionul instelat al Americei a fost înălţat pe toate edificiile publice.

Marina militară a dat tot concursul ei Ligei Navale. Bastimentele şi instituţiile navale au fost deschise publicului ca să le viziteze şi să se instruiască.

500.000 de vizitatori s'au perindat pe vasele militare şi 100.000 au trecut prin fabrica de tunuri marine dela Washington.

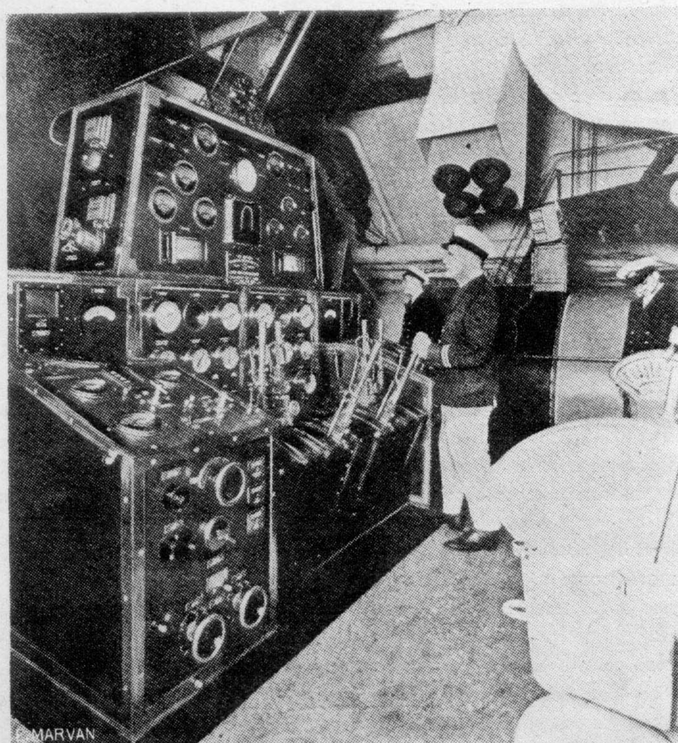
16 oraşe din interior au cerut să le vie ofiţeri de marină cari să ţină conferinţe publice asupra chestiunilor de marină. Mesajul din partea Ministrului Marinei a fost transmis prin radio tuturor vaselor cu pavilion american, ce se găseau în navigaţie pe toate mările globului. S'au primit răspunsuri pe calea aerului din partea multor căpitani de vase comerciale.

245 cluburi, 525 şcoli publice, 4 universităţi au luat parte la serbarea zilei Marinei. In afară de ofiţerii cari au ţinut conferinţe, 169 de persoane civile au vorbit în public despre importanţa marinei.

118 biserici au ţinut servicii religioase pentru marinari.

191 cinematografe au rulat filme marine.

Liga Navală Americană s'a bucurat de cooperarea a 24 hoteluri, 10 societăţi de cale ferată şi 165 prăvălii.

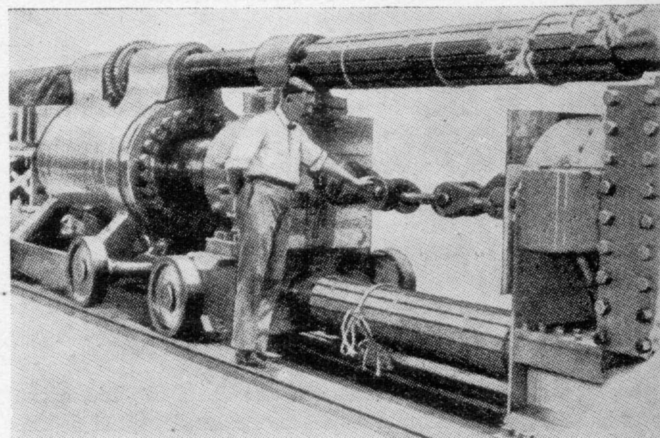


Vase cu propulsiune electrică.— După cum *pânzele*, înhămând vântul, au înlocuit lopeţile *(ramele)* ca mijloc de mişcare (propulsiune) a vaselor. Tot astfel *aburii* au detronat mai târziu pânzele, spre a fi şi ei înlocuiţi de *motoare* cu explozie.

Acum în urmă zâna *electricitatea* pare a desmoşteni toate mijloacele mai sus pomenite. Noul transatlantic francez *Super-Ile-de-France*, în construcţie la Saint-Nazaire, va avea elicele învârtite de motoare electrice, a căror energie va fi dată de dinamuri electrice puşi în mişcare la rândul lor de... aburi.

Dar nu numai în Franţa ci şi în Anglia vasul *Monarch of Bermuda* lansat de curând, cu un deplasament de 20.000 tone, dă o viteză de 20 noduri, graţie a doi turbo-alternatori de 7500 kw. fiecare fac 3000 de învârtituri pe minut. Patru motoare, câte unul de fiecare arbore, pun în mişcare elicele.

Spaţiul câştigat prin introducerea electricităţii a dat putinţa unei amenajări luxoase celor 800 de pasageri de clasa I-a care pot naviga în cele mai plăcute condiţiuni.



Cum se încearcă lanţurile ancorelor.

Orice marinar ştie că fiecare *cheie de lanţ* de ancoră (un lanţ lung de 30 m.) poartă stampila unui birou de verificare, — Lloyd ori Veritas, — care serveşte ca certificat. Puţini însă cunosc maşina cu ajutorul căreia se face verificarea.

Cu toate zalele lanţului sunt făcute din acelaşi material, se scoate la întâmplare una şi se pune între cele două capete ale întinzătorului. Aparatul e pus în mişcare, capetele întinzătorului se depărtează uşor şi constant, zeaua se tot întinde până ce se rupe. La un contor micrometric se citeşte la ce greutate a avut loc ruperea.

Aparatul poate măsura până la 1.150.000 kgr., — rezistenţă la rupere la care nu poate ajunge nici o zea, şi nici nu este necesară.

Moşul

Doctor... în elici.

Intr'o vreme, la noi, când ziceai „doctor" înţelegeai „medic", fiindcă numai acestora li se cerea doctoratul. Acum avem doctori în drept, în farmacie, în litere, în fizico-chimice, etc. Aiurea însă titlul de doctor, — cu studiile necesare, — se acordă şi altor specialităţi. In Canada de pildă, fiece ţăran agricultor, fermier este, sau doctor sau cel puţin licenţiat în studii agronomice. Aşa şi se explică faptul că produsele agricole de aiurea bat pe ale noastre pe pieţele de export.

Acum a răsărit o nouă specialitate care ne interesează pe noi marinarii : *doctor în elici*. Titlul îl deţine deocamdată d. *B. O. God-*

sometrul" a vindecat în opt ani peste 20.000 de vapoare, cercetând şi tratând elicele lor.

Deşi cu toţi ştim că vapoarele sunt mişcate prin învârtirea elicelor, puţini ştiu însă, privind cele trei sau patru aripi de elice, prinse de fus (ax) ca petalele unei flori, că *elicea e un şurup* care se înfige şi înaintează in apă, întocmai cum se înfige şi înaintează un şurup în lemn. Aşa chiar au fost construite plimele elici, aşa erau şi în planurile lui Arhimede.

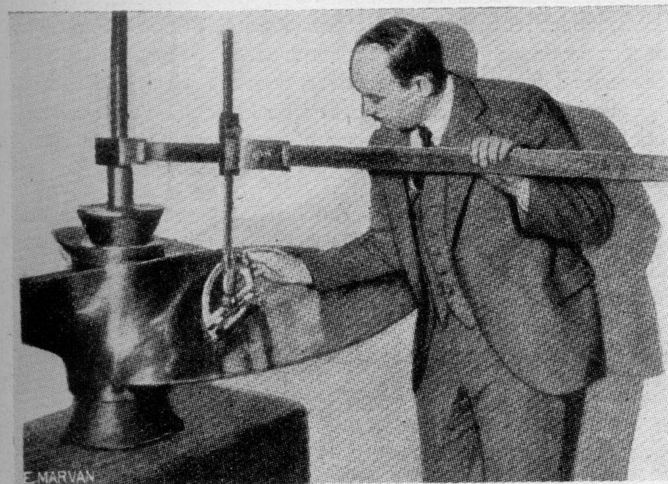
Pentrucă elicia era prea lungă, acum o sută de ani *Sauvage* a avut idea a tăia şurupul şi a pune într'un singur loc în jurul axului bucăţile, — *aripile,* — cu acelaşi efect ca şi cum ar fi întreg.

Bineînţeles că atunci când se torn elicile de fontă sau de bronz, nu se face şurupul întreg, spre a fi tăiat, ci se toarnă fiecare aripă în parte. Ori cât de mare atenţiune s'ar da acestei operaţii, totuşi se poate întâmpla ca nu toate aripile să aibă acelaşi *pas.*

Ce se înţelege prin pasul unei elici ? Distanţa liniară pe care o străbate un vârf al aripei sau un punct al şurupului ca să descrie un cerc complet. Pe şurup pasul se măsoară cu o linie şi ar fi distanţa dintre două zimţuri (ghiventuri). La elice pasul se calculează înainte de turnare şi se măsoară odată în chip rudimentar. Cu ajutorul pasometrulu lui Godfrey, azi se măsoară cu toată preciziunea.

Pasul depinde de înclinarea aripei şi curbura ei faţă de ax. O diferenţă de o zecime de milimetru chiar dela aripă la aripă ar fi tot una cu un şurup în care un ghivent ar fi mai aplecat, altul mai puţin şi deci funcţionarea ar lăsa de dorit.

De aci rezultă că vasul a cărei elice nu a fost bine construită, cu toate aparenţele, va avea trepidaţii care-l va obosi, maşina va funcţiona prost şi se va uza prea repede, viteza nu va fi cea dorită, consumaţia se va mări, pe coşuri va eşi fum, deci combustibil nears complet, etc.



Godfrey, doctorul în elici nu numai că constată cu pasometrul defectele, dar cu aparate speciale care pot da presiuni până la 500.000 kgr. îndreptează elicele defecte, făcând să dispară toate neajunsurile arătate.

Contra fumului supărător.

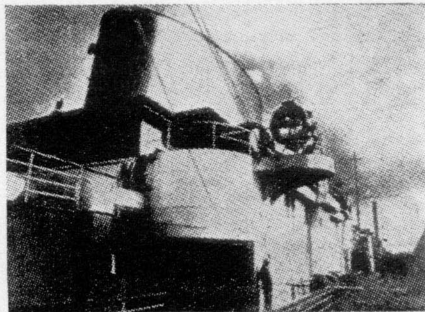
Pasagerii vaselor transatlantice sau a celor a căror călătorie durează mai multe zile, se plâng de rău de mare când vremea e urâtă şi de fumul care cade pe punte când vremea e bună şi îmbie la promenadă sau jocuri.

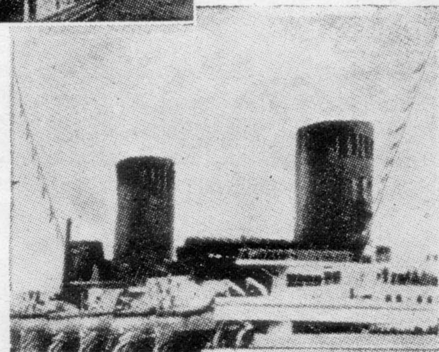
Numărul reclamaţiilor înmulţindu-se prea mult pe transatlanticul german *„Bremen"*, care avea coşurile foarte joase, constructorii au cercetat problema şi au găsit soluţia.

Coşurile de pe „Bremen" au fost înălţate şi în acelaşi timp li s'au făcut în partea de sus câteva ferestre. Aerul intrând prin ele cu viteză mare, din cauza iuţelii vasului, fumul e asvârlit în sus, astfel că până ce să cadă jos, vasul a şi străbătut o bună bucată de drum.

Sistemul a început să se generalizeze la toate vasele.

Moş Delamare





BULGARIA

In afară de câteva corăbii, Bulgaria nu are decât vreo 9000 tone sub pavilionul ei naţional, şi nici pe Dunăre navigaţia ei nu are vreo importanţă. Astfel se face că în anul 1928 totalul mărfurilor importate prin porturile Burgas şi Varna se cifrează la peste 120.000.000 tone cu vase sub pavilion străin şi numai 5.800.000 tone sub pavilion naţional. Pentru export cifrele respective sunt 139.000.000 tone şi 36.000.000 tone, adică ceva mai favorabile. Din totalul navlurilor plătite de Bulgaria nu mai puţin de 85% sunt plătite pavilioanelor străine.

Opinia publică bulgară recunoaşte din ce în ce mai mult necesitatea unei flote comerciale naţionale şi în această privinţă Liga Navală Bulgară (Naroden Morski Zgovor) are mari merite. Ea editează o bibliotecă maritima (Morski biblioteca) cu scrieri de propaganda şi o revistă. In unul dintre ultimele numere ale acesteia,, bun cunoscător comentează legea bulgară pentru navigaţia comercială. Aceasta cuprinde 270 articole şi se bazează pe legea italiană respectivă. Cu toate acestea conţine şi diferite sti pulaţiuni cari sunt în detrimentul navigaţiei bulgare.

Astfel de pildă se statuează că un vas poate naviga sub pavilion bulgar dacă numai 51% ale proprietăţei lui sunt în mâinile bulgarilor. Rostul acestei stipulaţiuni este de a atrage capitalul străin, însă acesta este în detrimentul navigaţiei bulgare.

Mai departe se îngăduie că a patra parte a echipajului vaselor de sub pavilion bulgar să fie compusă din supuşi străini.

In fine statul bulgar plăteşte fiecărui vas, care se îndeletniceşte cu navigaţia costieră, o subvenţie anuală de 1.000.000 Leva. Pe de altă parte acelaş vas plăteşte anual impozite în folosul porturilor în suma de 1.200.000 Leva. Rezultatul acestei subvenţii iluzorii este că transportul cu care cu boi pe un drum mult mai lung este mai eftin ca acela cu vaporul costier pe un drum mai scurt.

Vase noui bulgăreşti. — In legătură cu cele expuse altă dată despre situaţia navigaţie bulgare este interesant de relevat, că *societatea anonimă bulgară de navigaţie* din Varna a publicat intenţia ei de a achiziţiona trei vapoare de marfă Condiţiunile de îndeplinit de către acestea sunt următoarele : Să nu fie construite înainte de

1922, să aibe o viteză de 10 noduri, să aibe două punţi, să fie prevăzute cu despărţituri etanşe, să posedă cabine pentru un număr restrâns de pasageri şi să poseadă dispozitive pentru descărcarea şi încărcarea grabnică. Unul dintre aceste vapoare se cere cu trei hambare şi cu o capacitate de 3.500—4.000 tone, inclusiv buncherile, iar celelalte două cu patru hambare şi o capacitate de vre-o 6.50 tone, inclusiv buncherile. Se cer oferte şi anume pentru eventualitatea unei plăţi integrale şi altei cu plata în trei până la cinci rate.

Fondarea unei flote dunărene bulgăreşti. — In urma referatului ministrului de comerţ, guvernul bulgar a decis în principiu fondarea unei societăţi de navigaţie pe Dunăre cu participarea statului. In primul rând se prevede achiziţionarea a trei şlepuri cu motor de 300 tone fiecare. Mai târziu se vor procura alte vase pe calea licitaţiei.

JUGOSLAVIA

Din iniţiativă franceză, s'a format la Spalato un şantier naval de construcţie, amenajat în special cu cele mai moderne mijloace, pentru ca vasele de cabotaj Jugoslave, să poată fi reparate în acea localitate. Această iniţiativă franceză a fost precedată de una engleză făcută de şantierele Yarow, din Glascov.

Distrugător Jugoslav — In ziua de 12 Octombrie a. c. A. S. R. Principesa Olga a Jugoslaviei a botezat distrugătorul jugoslav „Dubrovnic" care a fost lansat după aceea de şantierele Yarrow & Co. din Scotstown de lângă Glasgow. Acest vas, cu o lungime peste tot de 113 m., o lărgime de 10.7 m. şi un deplasament ma în Marea Britanie, dar fiindcă distrugătoarele flotei britanice sunt fără excepţie mai mici. Forţa celor două turbine principale va fi de 42.000 c. p. şi graţie lor vasul va avea o viteză de 37 noduri. Armamentul cuprinde 4 tunuri de 140 mm., tunuri antiaeriene şi două grupuri triple de tuburi lans torpile de 533 mm.

Legătura navigabilă cu Salonic: După cât transpiră guvernul jugoslav intenţionează printre alte îmbunătăţiri în domeniul transporturilor o canalizare a fluviilor Morava şi Vardar în vederea creării unei legături navigabile cu Salonic. Lungimei acestei căi noi ar fi de 610 km. şi executarea ei ar costa 312 milioane franci aur. După realizarea proectului s'ar putea transporta mărfurile pe apă de la gurile Rhinului până la Salonic şi drumul între Marea Nordului şi Egipt ar fi scurtat cu mai puţin ca 3000 km.

Pod nou peste Dunăre: Până în prezent se afla în faţa Belgradului un pod peste fluviul Sava, însă nu peste Dunăre. Acest neajuns a fost remediat graţie terminării podului nou între Belgrad şi Panciova, construcţia căruia a durat 4 ani şi a costat vreo 80 milioane lei. De remarcat este că podul nou, unul dintre cele mai mari în toată Europa, se află la vale de Novisad, podul căruia era până în prezent primul mai sus de podul dela Cernavodă.

Scăderea navigaţiei ugoslave: In urma crizei economice generale şi navigaţia jugoslavă a avut de înregistrat în anul 1931 o sensibilă scădere. După statistica oficială pentru primele trei trimestre ale anului nu au fost încărcate sau descărcate în porturile jugoslave decât un număr de 1613 vase faţă de 1823 vase în perioada corespunzătoare a anului precedent. Aceasta înseamnă o micşorare cu peste 11%. Scăderea este şi mai sensibilă dacă se compară cifra tonelor-kilometri efectaute, cari n'au insumat decât 324.629 contra 412.359 în 1930, adică o reducere de peste 21%.

Schimbarea Pavilionului. — In ultimul timp s'a putut observa o tendinţă crescândă de a înregistra vase în porturile jugoslave. Intr'adevăr legea jugoslavă din 31 Mai în 1929 scuteşte de impozite pe toate întreprinderile naţionale de navigaţie fluvială sau maritimă şi pe toate şantierele de construcţie pe timp de 12 ani. Urmarea este că armatorii străini se folosesc de această lege — foarte importantă din punctul de vedere al desvoltării navigaţiei jugoslave — fondând societăţi de navigaţiune jugoslave cu ajutorul supuşilor jugoslavi şi transferă acestora vasele lor, cari au navigat până în prezent sub alt pavilion. Avantajele fireşti pentru Jugoslavia, decurgând dintr'un asemenea procedeu, sunt posturile, cari se creează astfel pentru personalul marinăresc jugoslav ,i şi posibilitatea deschisă guvernului jugoslav de a rechiziţiona vasele în caz de nevoie.

CEHOSLOVACIA

Motorizarea navigaţiunei: Ministerul Muncii din Cehoslovacia a făcut socoteala că propulzarea unui vas cu motoarea Diesel economiseşte anual faţă de un vas încălzit cu cărbuni nu mai puţin de a cincea parte a preţului unui vas modern nou. De aceea, limitele posibilităţilor financiare, se efectuează motorizarea navigaţiei. Până în prezent au fost construit cu motor 6 vase de marfă de 500 tone pentru Dunăre, 4 vase de marfă cu aceeaş mărime pentru Elba, 1 remorcher de 350 c. p., 2 remorchere de 50 0c. p. fiecare şi un spărgător de ghiaţă pentru portul Bratislava. Se mai află în construcţie 3 vase de marfă de 1000 c. p. fiecare şi 2 remorchere de 350 c. p. fiecare.

GRECIA

In ziua de 11 Octombrie a. c. în şantierele dela Sestri Ponente, s'a lansat distrugătorul *Ydra* pentru guvernul grec. Acest vas are 1450 tone capacitate, viteză proectată de 40 mile pe oră, iar ca armament 4 tunuri de 120 mm. şi 2 aparate de lansat torpile, de 530 cm. In curând se aşteaptă decretul guvernului pentru a se construi încă alte două distrugătoare.

Cumpărări de vase ale armatorilor greci: Devalorizarea lirei sterline a avut între altele urmarea neaşteptată de a face pe armatorii greci foarte întreprinzători. Anume, cu toate că foarte multe vase greceşti sunt legate la mal, armatorii, stăpâniţi de un optimism uimitor, au efectuat mari cumpărări de vase în Anglia. Graţie acestora flota comercială sub pavilion grec a fost înzestrată cu un număr de unităţi mari şi moderne.

Flota Grecească: Flota comercială grecească cuprinde pentru moment 560 vapoare şi 700 corăbii cu un total de 1.500.000 tone dintre cari numai 55.000 tone în corăbii. Partea cea mai importantă o formează cele 430 vapoare de marfă cu un tonaj de 1.300.000 tone. Aproape a patra parte din tonajul grecesc este în inactivitate. Numai la Pireu se află legate la ma 1100 vapoare cu 200.000 tone.

*

Portul Pireu: Administraţia portului Pireu a obţinut din partea unei bănci din Londra acontul de 500.000 lire sterline asupra unui împrumut de 1.000.000 lire sterline. Dat fiind împrejurările cunoscute acest împrumut nu se mai realizează, iar administraţia portului se află în faţa obligaţiei de a înapoia acontul primit. Insă dificultăţile financiare sunt extraordinar de mari. Inapoierea acontului trebuie să aibe loc în primele 4 luni ale anului 1932. Pe de altă parte cum lucrările sunt începute şi lipsesc mijloacele pentru o continuare a lucrărilor de lărgirea portului, s'a cerut în anul budgetar 1931—32 alte 130.000.000 drahme, fără de cari lucrările sunt ameninţate de o întrerupere. Până la soluţionare administraţia portului s'a adresat Băncii Naţionale a Greciei cu speranţa de a găsi în aceasta un ajutor. (Die Freie Donau).

ITALIA

Marina italiană care până înainte de război nu dispunea de vase cu un tonaj mai mare de 10.000 t. acum face eforturi pentru a-şi mări supremaţia maritimă dând un avânt remarcabil construcţiilor

sale navale. Astfel dela vase de 14.000 t. în anul 1920, a trecut la 22.000 în 1925 şi a ajuns la 50.000 tx. în 1928.

Cel mai recent vas, *Conte di Savoia,* a fost lansat în 28 Octombrie la şantierul „San Marco al societăţii Cantieri Riuniti dell Adriatico" din Triest. Acest vas are caracteristic cele următoare: lungime 247,4; lărgime 29,2; tonaj, 46,000 t. şi cu o viteză de 27 mile. Vasul poate lua la bord 2300 persoane în afară de 700 echipajul şi un parc de 30 automobile.

Vasul e construit spre a contribui cu *Rex* la linia Atlanticului.

O deosebită importanţă se dă liniei Triest-Brindizi-Alexandria, unde Italia ţine a câştiga întâetatea deservind cu vase repezi şi confortabile.

Astfel ei au pus pe această linie vasul motor *Victoria* de o lungime de 162 metri; lăţime 20 metri, tonaj de 13,400 şi o viteză de 23,5 mile. Acest vas este foarte luxos, iar pentru turişti s'a prevăzut un garaj de automobile.

Nave în beton armat.

Construcţiunile de vase în beton armat, au fost încercate şi de noi în şantierele dela Severin. Părea câtva timp părăsit acest tip, acum a început să preocupe unele şantiere de construcţie. Astfel în Italia, după probele, destul de reuşite ale vasului *Nuraghe,* s'a mai construit pentru Societatea Italo-Română, Remorcherul Ernesto G., ale cărui probe sunt foarte satisfăcătoare.



Construcţia unei nave în beton armat.

Roma va avea un port la mare. — Din iniţiativa lui Mussolini se va construi la Fiumicino un port maritim, care va fi ca port de mare al Românei. In acest loc, sub împăratul Traian, exista un port, situat lângă eşirile Tibrului şi nu departe de Roma.

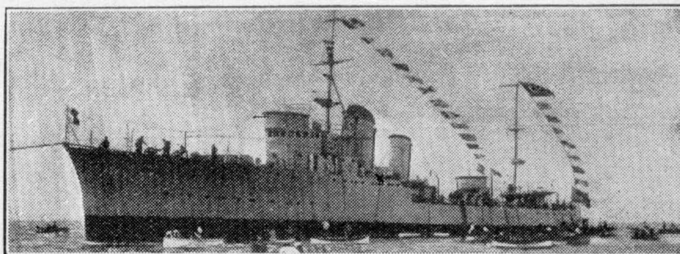
Pavilionul Italian primul la Istambul. — Se cunosc îndeajuns sforţările pavilionului Italian de a fi primul în traficul celor mai mari porturi din Mediterana şi Marea Neagră. După statistica vapoarelor care au fost Istambul în timpul anului, din 641 de vapoare cu o capacitate de 1.257.000 tone, 115 vapoare cu un tonaj de 290.000 tone au fost italiene, 87 vapoare de 195.000 tone erau engleze, 98 vapoare de 138.000 tone greceşti, 119 vapoare cu 126.000 tone erau turceşti, iar restul prin alte pavilioane.

RUSIA

Sovietele cumpără vase pe credit. — Se cunosc de mult stăruinţele Sovietelor de a cumpăra vapoare pe credit, cu un aconto de 10—15% la primirea vapoarelor, iar restul, plătibil în 8 rate, de 6 luni fiecare rată, adică în 4 ani, şi cu o dobândă de 5%. In aceste condiţiuni au putut obţine 23 vapoare americane al căror cost era de Lire sterline 254.000, 8 vapoare noi japoneze, cari au costat circa 3.000.000 yen, 3 vapoare engleze şi 2 vapoare italiene. Pentru restul preţului cumpărărei acestor vapoare, Sovietele se obligă să dea poliţe reprezentantului lor din Londra; dar fiindcă aceste poliţe cu greu au putut fi plasate, în prezent cumpărarea de vapoare în condiţiunile arătate s'a oprit.

TURCIA

In şantierele maritime *Riva Trigoso,* s'a construit şi lansat, pentru guvernul turc, distrugătoarele „TINAZTEPE" şi „ZAFER"; primul are 1500 tone capacitate, 94 m. lungime, viteză 38 de mile, iar ca armament: 3 tunuri de 105 mm., 3 mitraliere antiaeriene şi două aparate de lansat torpile, de 530 cm.; al 2-lea are 94 m. lungime, 1520 tone capacitate, 38 mile viteză, iar ca armament: 4 tunuri de 120 mm. şi două aparate de lansat torpile, de 530 cm.



UNGARIA

Canalul Dunăre - Tisa: Un grup de financiari francezi a făcut preşedintelui consiliului de miniştri al Ungariei, Contele *Gyula Karoly,* o propunere pentru construirea şi finanţarea unui canal între Dunăre şi Tisa, adică între Budapesta şi Szolnok.

Această lucrare prezintă o deosebită importanţă din punct de vedere economic.

Navigaţia pe Dunăre în Ungaria,—Un exemplu demn de reţinut este traficul de mărfuri al Ungariei, care în mod cantitativ şi procentual arată următoarele cifre:

	1926	1927	1928	1929	1930
Importul					
Calea ferată	86%	81,9%	79,6%	82%	76%
Navigţia	11%	13,6%	16,5%	14,6%	22,4%
Exportul					
Calea ferată	80,0%	78,4%	77,8%	74,9%	76,4%
Navigaţia	19,0%	19,2%	19,9%	22,7%	19,4%

AUSTRIA

Situaţia Societăţii DDSG: Anul 1931 a expirat fără că planul unei subvenţionări a Societăţii DDSG să fi fost realizat. Insă între timp situaţia acestei societăţi s'a schimbat cu desăvârşire. De când Statul austriac este interesat în banca Credit-Anstalt, aceea care patronează societatea de navigaţiune, şi Societatea DDSG a devenit o instituţie semioficială din cauza controlului statului asupra operaţiunilor băncii. De aceea chestiunea subvenţionării a căzut acuma pe planul al doilea şi s'a ventilat ideia unei fuzionări a Societăţii DDSG cu Căile Ferate Federale. Nici aceasta ideie n'are şanse de realizare însă s'a recunoscut că este în folosul ambelor dacă se crează o colaborare mai strânsă. Din acest punct de vedere se proectează o direcţiune comercială comună şi un birou de tarife tot comun, cari ar înlătura concurenţa reciprocă dăunătoare. Totuşi proectul nu va putea fi realizat decât după soluţionarea complectă a reetatizării căilor ferate. (Die Freie Donau, 1931).

Un vapor de pe Rhin pe Dunăre. — Un caz interesant este acela al consiliului comunal al oraşului Bratislava, care a decis cumpărarea unui vaport de pe Rhin pentru efectuarea trecerei peste Dunăre, luată în prmire dela concesionarul din trecut. Insă punctul cel mai delicat, transportul vasului la Bratislava, n'a fost rezolvit încă.

Navigaţia dunăreană în 1931. — Cifrele, cari oglindesc mişcarea navigaţiei dunărene în anul 1931, vor rămâne în urma celora pe anul precedent dat fiind dificultăţile, cu cari navigaţia pe Dunăre a avut de luptat. Intre obstacolele ivite numărăm : devalorizarea lirei sterline care a fost cauza unei reduceri apreciabile a transporturilor. Apoi trebuie menţionate îngrădirea comerţului de devize in multe ţări. Urmarea ei a fost neefectuarea unui mare număr de transporturi de cereale, deoarece lipseau devizele de acoperire. In schimb ţările de pe Dunărea de os nu au fost în măsură a cumpăra o cantitate de produse industriale tot atât de mare ca în alţi ani, şi astfel fiind nu are de suferit numai mişcarea din sus dar şi aceea din josul Dunării. (Die Freie Donau, 1931).

Din ţară

Jurământul elevilor Şcoalei Navale.

In cursul lunei Noembrie, elevii anului I ai Şcoavei Navale, au depus jurământul de credinţă prevăzut de regulamentele militare.

Au luat parte la această serbare P. S. Episcop Gherontie al Dobrogei, Prefectul judeţului, d-l Contra Amiral I. Bălănescu, Comandantul garnizoanei Constanţa şi al Diviziei de Mare, Comandanţii regimentelor din localitate, ofiţerii superiori şi inferiori de marină dela unităţi şi nave.

Preotul garnizoanei, Soroceanu, a oficiat serviciul divin pentru depunerea jurământului şi o scurtă slujbă pentru pomenirea eroilor marinari stinşi în răsboiul Unirii.

După terminarea serviciului divin, d-l Căp. Comandor Constantinescu Alexandru, comandantul şcoalei navale, a rostit o cuvântare, arătând însemnătatea actului săvârşit. A recomandat elevilor să fie devotaţi Ţării, Regelui şi Marinei. Să nu şovăiască înaintea datoriei, să fie gata la jertfă şi să dovedească adevărata tărie de caracter ce trebue să o aibă orice marinar.

A luat apoi cuvântul d-l C. Amiral I. Bălănescu, locţiitor al d-lui Amiral Comandant al Marinei, spunând elevilor următoarele :

„Şcoala Navală în scurt timp, graţie unei bune conduceri, şi-a câştigat o reputaţiune de aşezământ de cultură marinărească, bine şi serios organizat.

Aţi îmbrăţişat o carieră frumoasă, la care mulţi au fost chemaţi, dar puţini au fost aleşi.

Aţi pătruns în Şcoala navală, datorită cunoştinţelor voastre solide, pe temeiul adevăratului merit.

Peste fondul acesta intelectual solid, ca o pecetie a maturităţii, jurământul de astăzi pune în sufletele voastre adevăratul fundament moral al obligaţiunilor sfinte către Ţară, Rege şi instituţiunea Marinei.

Până astăzi priveaţi şi iubeaţi marea prin focul tineresc al vocaţiunii, şi mai mult pentru poezia şi frumuseţile ei.

De azi încolo trebue să priviţi şi să iubiţi marea pentru foloasele mari pe care ea le aduce neamului nostru, ca isvor de bogăţie în comerţul maritim, ca mijloc de comunicaţie cu celelalte naţiuni ale globului, şi pe deasupra ca teatru de operaţiuni în care se vor desfăşura acţiunile noastre navale, pentru apărarea hotarelor maritime.

Vă doresc să păstraţi neştirbit acest legământ sfânt şi să nu desminţiţi o clipă în cariera voastră, încrederea pe care Ţara, Regele şi Marina o pune în voi.

In aceste clipe înălţătoare gândurile noastre să se îndrepte către Majestatea Sa Regele Carol al II-lea, geniul bun care veghează la propăşirea ţării şi desvoltarea marinei noastre.

Trăiască Majestatea Sa Regele Carol al II-lea.

Trăiască întreaga familie regală".

Compania elevilor şi întreaga asistenţă au acoperit cu urale însufleţite ultimele cuvinte ale d-lui Contra Amiral Bălănescu, după care a urmat defilarea elevilor.

Petrel

* * *

Academia de export.

La Galaţi, din iniţiativa animatorului, fost ministru, D. Gr. Trancu-Iaşi, membru fondator al Ligei Navale, s'a format o Academie de export care va îmbrăţăşa toate chestiunile comerţului pe apă.

In ciclul de conferinţe din acest an s'a anunţat pentru ziua de 31 Ianuarie conferinţa d-lui Comandor Eug. Botez : *„Dunărea ca drum de apă"*.

* * *

O nouă linie de vapoare.

Armatorul Embiricos a înfiinţat o linie regulată între Continent şi Dunărea, prin Grecia şi porturile Orientale. Linia va fi lunară, şi vasele ce deservesc această linie au început deja să sosească în Dunărea cu mărfuri generale. Deocamdată pe această linie sunt 5 vase mari sub pavilion grec, dar mai târziu se vor pune şi alte vapoare tot pe această linie, şi desigur că vor avea caric asigurat de acolo pentru Orient, şi din Dunărea pentru porturile Continentului.

* * *

Salvarea unui remorchier pe Dunărea.

In ziua de 8 Decembrie 1931 s'a scos la suprafaţă de către Serv. Hidraulic, prin ajutorul pontoanelor ridicătoare dela atelierele portului Giurgiu, remorcherul motor „Vasilichi". Acest remorcher se scufundase în ziua de 22 Noembrie 1931, în apropiere de portul Giurgiu (km. 489) în urma unui accident.

Proprietarul vasului, d-l G. Portolo, abandonând vasul, lucrările de salvare s'au făcut de către soc. de asigurare „Prevederea", unde era asigurat, pentru suma de 1.000.000 lei.

* * *

Lucrările executate în porturile noastre.

In primii 2 ani dela înfiinţare, adică în 1930 şi 1931, Regia P. C. A. a executat lucrări în valoare de circa 325 milioane lei, pe când în 11 ani, adică dela 1919 la 1929, statul a acordat în total, serviciilor acestei regii, pentru lucrări de refacere şi investiţiuni numai 264 milioane lei.

Dintre lucrările făcute în ultimii 2 ani cele mai însemnate sunt următoarele :

A) In portul Constanţa lucrări pentru înlesnirea exportului cerealelor.

1. Inzestrarea celei de a treia magazie cu silozuri, cu instalaţie mecanică 102.000.000 lei.
2. Construcţia uscătoriei de porumb 60.000.000 lei.
3. Procurarea unui grup electrogen de 1000 H. P., pentru uzina electrică 10.000.000 lei.

Lucrări pentru înlesnirea exportului petrolului

1. Adâncirea dela 8 la 10 metri a intrării în port spre a se permite vaselor-cisterne de mare tonaj să iasă complect încărcate cu produse petrolifere 25.000.000.

Lucrări diverse

Instalarea unei sirene, complectarea magaziilor de mărfuri, derocamente şi dragaje la cheurile danelor 26 şi 27 ; pavarea cu granit a şoselelor de acces ; instalarea unui radio-far etc. 43.000.000 lei.

In portul Balcic pentru complectarea digului 2.000.000 lei.

B) In porturile dunărene.

In porturile Chilia-Nouă, Ismail, Reni, Călăraşi, Silistra, Olteniţa, Giurgiu, Zimnicea 70 000.000 lei.

C. Lucrări pe Prut pentru înlesnirea navigaţiei 3.000.000 lei.

D) Docurile Galaţi.

Lucrări pentru punerea în funcţiune a zonei libere 8.500.000 lei.

E) Docurile Brăila.

Instalaţia complectă de curăţătorie de cereale, costă 9.750.000 din care s'au achitat până acum 2.500.000 lei.

Incasările P. C .A., în cursul anului trecut au fost de 720 milioane

lei, care în afară de sumele cheltuite pentru întreţinerea şi exploatarea tuturor serviciilor sale, s'a dat tezaurului:

100.000.000 lei redevenţă.

20.220.360 lei subvenţie pentru „Casa pensiilor".

23.903.532 lei sumă rezultată din curba de sacrificiu aplicată la salariile funcţionarilor; în total peste 144 milioane lei.

Este de observat că potrivit legii de înfiinţare a regiei, statul trebue să ia asupră-şi deficitul exploatării serviciului martim român, evaluat la 55 milioane lei anual şi în consecinţă trebue să acorde regiei P. C. A., o subvenţie anuală de 55 milioane lei.

...De fapt, statul n'a mai acordat această subvenţie, astfel că deficitul în chestiune de peste 100 milioane lei pe ultimii 2 ani a fost suportat în întregime de regia P. C. A, care îşi diminuiază cu atât posibilităţile de investiţiuni, aducătoare de venituri.

Piaţa Navlurilor

Navlurile la cereale pe luna Decembrie au fost foarte variate, cu cerinţe mici pentru pieţele continentului.

Din cauza multor navlosiri de vapoare, ce s'au făcut, cu speranţa că sfârşitul sezonului va fi foarte activ, în prima decadă a lunei, au fost în Dunărea 60 vapoare din care 40 la Brăila.

Navlurile locale erau, 13/3—13/6 Antwerp Rotterdam, 14/ Wesser Hamburg, 12/ Marsilia şi 15/ Adriatica sau Sicilia, dar încărcările mergeau greu de tot, din lipsa de cerinţe, cu excepţia încărcărilor pentru Adriatica.

La a doua decadă, deşi gheţurile începuseră să curgă pe Dunăre, cu furie, navlurile pentru continent au mai slăbit puţin, rămânând susţinute numai navlurile pentru Adriatica şi Mediterana.

Asemenea şi încărcările pentru Grecia erau destule, navlurile variind 9/11 shillings, după port şi cantitate.

La a treia decada, activitatea a continuat numai pentru diverse porturi din Mediterana, navlurile urcându-se puţin, piaţa Continentului a fost foarte calmă, contribuind la asta şi sărbătorile.

La sfârşitul lunei au fost în Dunăre 28 de vapoare, unele aşteptând să fie complectate, iar altele neavând nimic încărcat.

La începutul lui Ianuarie mai erau în Dunăre şi Sulina 22 de vapoare, navlurile din Dunăre fiind mai ferme, afară de câteva partizi de complectare ce s'au încărcat cu navluri destul de scăzute.

Incărcările de cereale pentru Grecia au continuat, navlurile urcându-se la 13/6—14/shillings după port.

La mijlocul lunei au rămas în Dunăre, numai câteva vapoare, care mai aveau puţin de a fi complectate, în afară de 2 vapoare a Societăţii România, *Jiul* şi *Milcovul*, ce au mers la Ghecet pentru ernat.

Incărcările de cherestea la Galaţi au fost pentru Syria, Grecia, Alexandria, Sicilia şi Sudul Franţei, însă navlurile erau mai mici cu câte o liră de vagon, faţă de navlurile din Noembrie.

Din cauza situaţiei nestabile din străinătate, la Sulina au fost trimise iarna aceasta, o cantitate de cereale relativ foarte mică, circa 40.000 tone numai. Acest lucru a determinat comisiunea Europeană să anunţe, că iarna aceasta, nu mai face reducerea relativ mică, ce făcea fiecare an din 15 Decembrie până la 15 Martie, asupra taxelor de navigaţie, pentru încărcările ce se făceau la Sulina. Incărcările dela Sulina au fost până acuma foarte puţine, pentru Adriatica, Grecia şi un vapor mic pentru Danemarca.

Navlosirile vapoarelor ca să încarce cereale la Constanţa, după cum se vede sunt mai multe decât cerinţele de încărcare, de aceia unii încărcători au început să anuleze unele din navlosirile lor de vapoare, contra unei îndemnizări desigur.

Navlurile locale din Constanţa sunt 8/3—8/6 Anvers Rotterdam şi 9/—9/3 Wesser, dar cu puţine cerinţe de încărcare, în afară de Adriatica şi Grecia, unde este o mică cerere.

S. V.

Din rapoartele ataşaţilor comerciali

In Buletinul Uniunei Camerilor de Comerţ apar rapoartele ataşaţilor noştri comerciale din străinătate.

Cu atenţie şi interes urmărim aceste comunicări pline de observaţii, constatări şi propuneri, făcute de oameni cari cercetează la faţa locului mersul comerţului plecând de la cauze la efecte.

Ne-am întrebat întotdeauna cu mirare de ce lumea comercială, ca şi cea oficială, dă aşa de puţină atenţie activităţei acestor specialişti, cari urmărise zilnic pulsul comerţului — şi cari, trebue s'o spunem, adesea predică în pustiu, căci arareori sunt ascultaţi şi crezuţi.

D. Dr. I. Antohi, ataşatul comercial pentru Belgia, arată posibilităţile importului de bioxid de mangan din România; expune situaţia luptei dintre partidele politice din Belgia, în jurul chestiunilor de protecţionism agricol şi industrial.

Din punctul de vedere românesc, este de înţeles că un protecţionism agricol, ar avea repercusiuni foarte defavorabile asupra exportului nostru de grâne.

Chestiunea nu-i încă tranşată, întrucât socialiştii combat proectul catolicilor cari cer protecţionismul agricol.

D. V. Ciuli, ataşatul comercial pentru Egipt, lămureşte conflictul Sovietelor cu autorităţile egiptene.

Contractul încheiat între Soviete şi Sindicatul importatorilor de cherestea prevede ce anume marfă de lemnărie se poate aduce. Sovietele au reuşit totuş să închee contracte separate ca să furnize scânduri pentru lădiţe de ambalaj.

Sovietele oferă conserve cu preţuri derizorii. Legume în lăzi de câte 50 cutii, 840 lei lada, franco Cairo.

Scrumbii, Kefal în untdelemn, 50 cutii, 840—1090 lei.

Icre negre în cutii de câte 250 gr. lei 218 cutia.

în bidoane de 13 ocale . . . . . 920 lei ocaua,

în butoae de 60 ocale . . . . . . 880 lei ocaua

De notat că taxa vamală este pentru conserve de 15% ad valorem, iar pentru icre 168 lei de kilo bruto, în cutii sub jumătate kilo şi 85 lei de kilo bruto, în cutii sub jumătate kilo şi 85 lei de kilo în vase mari peste jumătate kilo.

D. N. Mănescu, consilier economic, pentru Grecia şi Turcia, se ocupă de balanţa comercială a Greciei şi a intereselor comerciale româneşti pe anul 1930.

România ocupă locul al 5-lea după: Statele Unite, Anglia, Germania, Franţa.

Vorbind de comerţul din Orient fatal trebuia să se ocupe şi să judece serviciul nostru maritim, care trebue să se apropie continu de cerinţele pieţelor străine din Orient.

Fără să atingem punctul nevralgic al serviciului maritim, mai cu seamă azi când se găseşte într'o criză acută, cu material învechit şi demodat, e bine şi necesar totuş să cunoaştem vederile unui specialist asupra rolului vapoarelor noastre în Orient.

Iată ce spune D. Mănescu:

„Pireul intră în sfera de aprovizionare a României, în timp ce Salonicul şi Patras se aprovizionează din Jugoslavia. Noi nu avem o linie regulată ce ar face Dunărea, Salonic şi Patras.

S. M. R. după multe insistenţe a pus în exploatare linia Dunăre, Pireu-Volo cu vaporul Durostor. Direcţia trebue să recunoască faptul că prin această cursă a activat într'o oarecare măsură exportul. Dar se face o greşală de fond când se spune că nu se poate pune exploatarea liniei regulate Dunăre-Egee cu porturile Salonic şi Patras, de oarece aceste porturi nu-i asigură marfă la întoarcere. S. M. R. în politica noastră comercială este un factor ce serveşte ca mijloc de a scoate marfa din ţară, iar nu ca să-şi asigure cargo la întoarcere.

Randamentul liniei este în legătură de posibilităţile exportului românesc şi găsirea de pieţe.

Vorbind de S. M. R. am examinat întreaga exploatare şi întreg

comerţul nostru cu Grecia. Constatăm cu multă părere de rău — zice D. Mănescu — că cel puţin nu putem face în această direcţie ceiace Bulgarii fac cu marina lor comercială.

„In timp ce săptămânal se aduc la Pireu din Bulgaria vite cu vapoare de acelaş tip ca şi micele noastre vase de mărfuri: Durostor, Bucureşti, Iaşi. S. M. R., asistă la aceasta şi spune că nu are vase".

Chestiunile ridicate prezintă un interes capital pentru rolul vapoarelor noastre în comerţul Orientului şi vom căuta să le urmărim cu toată atenţiunea.

Poşta Redacţiei

D-nei L. Vlad-Lugoj. — Privind cu toată atenţia propunerea ce aţi făcut prin scrisoarea trimisă Revistei, am delegat un reprezentant al Ligei Navale de a se prezinta la d-voastră pentru a vedea lucrările ce posedaţi.

D-lui Locot. Trandafirescu. — Bună ca fond şi formă. Stăpâniţi bine fraza. Deşi subiectul a fost tratat de mulţi autori, totuş noi ne vom ocupa continu de el întrucât ne interesează în deosebi. Ar fi bine să ne citaţi numele unuia din autorii cari v'au îndrumat; cel puţin numele ofiţerului francez care a notat în jurnalul său de bord reflecţii asupra operaţiilor dela Dardanele din 1915.

D-lui C. Ruso. — Vor apărea în numerile viitoare. Forma corectă.

D-lui Spring. — Bine scrisă; se va pune în curând.

D-lui Stoianovski-Vâlcea. — Vă avem în vedere pentru lucrul conştiincios ce faceţi, dar nu-i destul de româneşte.

D-lui C. Tonegaro, advocat şi căpitan de lungă cursă. — Regretăm profund greşala de tipar, care a putut servi ca pretext pentru o scrisoare aşa de graţioasă.

Celorlalţi colaboratori, a căror articole nu au apărut încă, le mulţumim rugându-i să aibă puţintică răbdare până le vine rândul.

* * *

Manuscrisele pentru revistă trebuesc să fie citeţe, dacă nu scrise la maşină. Se va scrie numai pe o pagină, lăsând un spaţiu liber în stânga fiecărei pagini, pentru corecturi şi adausuri.

* * *

Concursul pentru Abecedarul Marinarului (Manual de canotaj) fixat pentru 1 Ianuarie 1932, s'a amânat pentru 15 Martie 1932.

Manuscrisele se primesc până la această dată la redacţia Revistei noastre.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETAM IN FIECARE NUMAR AL REVISTEI NOASTRE.— Din neştiinţă— sau chiar cu rea credinţă — se comentează adesea chestiunea colectării, prin subscripţie publică, a unei sume de bani pentru *Flota Naţională,* încă din anul 1914.

Opinia publică trebue mereu luminată asupra situaţiei acestui fond. In mai multe râudir s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Intrebarea persistă încă şi azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un miilon franci aur *Casei Schneider,* din Franţa, pentru construcţia unui *submarin.* Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziţionat de către Marina Franceză. Suma a fost reţinută de şantierul francez, pentrucă Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniţii şi material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.

Restul sumei, adică 1.929.969 lei, se află în numerar la *Casa de Depuneri* pe numele Ministerului Armatei.

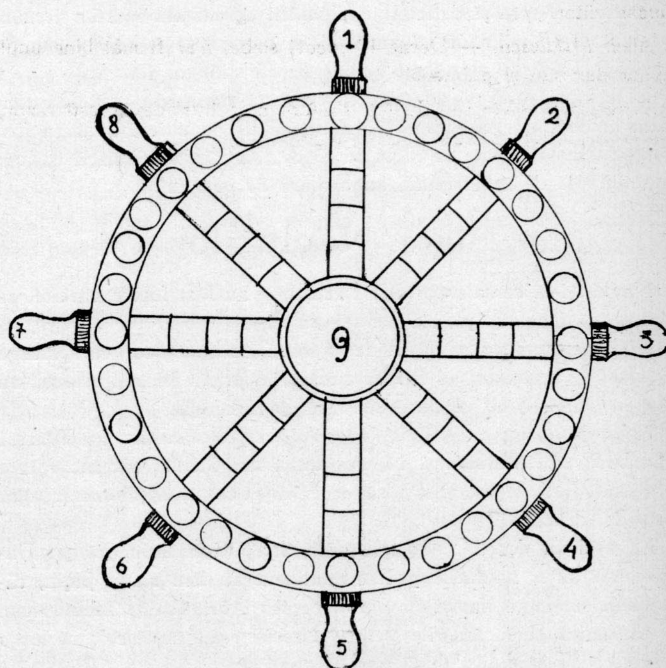
Acesta este adevărul pe care suntem nevoiţi să-l repetăm în fiecare lună.

JOCURI DE MARINĂ ŞI DE GEOGRAFIE

Problema IV

Cârma de vapor

de BOMPRES



Cavila. 1. Polip de mare (şapte litere, începe cu 1 până la centru 9; Celelalte la fel).
„ 2. Parâmă
„ 3. Egală adâncime în mare
„ 4. „L'enfant de la victoire" mareşal de Franţa.
„ 5. Oraş în Spania, unde un general englez (naturalizat francez, a învins armata anglo-saxonă-portugheză comandată de un general francez (naturalizat englez) 1707.
„ 6. Poziţia unei nave de război
„ 7. Insulă în Oceanul Atlantic.
„ 8. Nimfă în Mediterana.

Roata cârmei
1—2 Fiicele lui Jupiter ce aveau grija râurilor.
2—3 German, discipolul lui Marx 1820—95.
3—4 Fiica lui Phorcos, metamorfozată de Circé în monstru marin.
4—5 Al corpurilor cereşti.
5—6 Păsări aquatice migratoare.
6—7 Preotese legendare a lui Apolo (invers).
7—8 Miresele marinarilor naufragiaţi.
8—1 Busola principală.

Capetele cavilelor (în sensul acelor unui ceasornic).

Discipoli a lui Noe.

Deslegările se trimit scrise citeţ şi alăturându-se lipit, cuponul din ultima pagină jos.

Poşta Jocurilor

Ionel Lecca. Vă mulţumim pentru colaborarea la această rubrică şi în special pentru propaganda ce ziceţi că o faceţi în Râmnicul Vâlcea.

Jocul trimis e bunişor şi dacă se va putea îl vom publica într'un număr viitor.

Deslegarea nu e bună.

Laetiția Ignat. Ne pare bine că în D-tră dudue am găsit o așa de activă și pasionată membră propagandistă. Se vede că nu sunteți profană în cele marinărești, după felul precis cu care dați soluțiuni tocmai acolo unde trebue să ai câteva cunoștințe de marină și istoria ei.

Sublocot. Bondarenco Al. — Jocurile N. M. S. Mărăști și Yachting sunt frumoase și bine concepute. Se vor publica într'un număr viitor.

Alex. Mitulescu. — Decât 10 jocuri slabe, n'ar fi mai bine unu! singur dar bun și publicabil ?

Sofia Hristu-C-ța. — Sunteți singura care într'adevăr a-ți rezolvat în mod impecabil toate trei jocurile.

Celorlalți colaboratori. — Soluțiunile jocurilor dela 1—5 se vor publica în numărul viitor odată cu numele deslegătorilor care vor lua parte la concursul anunțat în No. 2.

Cei care au întârziat sau neglijat trimiterea soluțiunilor (scrise citeț) pot încă trimite în cursul acestei luni până la apariția No. 4.

Reamintim cele 3 premii ale *Concursului de jocuri* :

1. Un desen de pictorul Știubei.
2. Trei volume de literatură de Jean Bart.
3. Un abonament la „România Fluvială și Maritimă" pe timp de 1 an.

TIMONIER.

BILETE DE DUCERE ȘI INTOARCERE

DELA	CLASA	PENTRU URMĂTOARELE: CONSTANȚA	ISTANBUL	PIREU	ALEXANDRIA
CONSTANȚA	I	—	Lei 5440	Lei 12200	Lei 25800
	II	—	„ 4080	„ 8660	„ 18650
	III	—	„ 1190	„ 2480	„ 4370
ISTANBUL	I	Lire T. 68	—	Lire T. 77	Lir. T. 243
	II	„ 51	—	„ 57	„ 166
	III	„ 14	—	„ 13	„ 34
PIREU	I	Dr. 5910	Dr. 234	—	Dr 5015
	II	„ 4220	„ 2286	—	„ 3420
	III	„ 1170	„ 609	—	„ 621
ALEXANDRIA	I	P. T. 3070	P. T. 2340	P. T. 1340	—
	II	„ 2220	„ 1500	„ 870	—
	III	„ 520	„ 340	„ 160	—

MERSUL TRENURILOR

CONSTANȚA PORT-FETEȘTI-BUCUREȘTI NORD

6.10	7.00	—	—	—	Plec.	CONS/ȚA-P.	Sos.	—	—	—	20.55	20.55
6.20	7.10	14.13	19.40	23.05	„	CONS/ȚA-O	„	7.08	10.15	13.55	20.16	20.46
7.26	8.02	15.21	—	0.19	„	MEDJIDIA	„	6.56	—	12.49	19.14	19.51
8.33	8.59	16.35	—	1.34	Sos.	FETEȘTI	Plec.	4.41	—	11.36	18.11	19.15
12.42	11.20	20.42	23.10	5.41	„	BUCUREȘTI	„	0.30	6.45	7.30	14.42	16.45

La trenurile care pleacă din Constanta la 7.10 și 19.40 și din București-Nord la 6.45 și 16.45 se atașează câte un vagon-restaurant iar la trenurile care pleacă din Constanța la 23.05 și din București a 0.30, câte un vagon de dormit de clasa 1-a și 2-a.

ROMÂNIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ
C U P O N
de jocuri No. 3

CONS/ȚA PORT-(Buzău-Warszawa-Berlin-Praha-Wien)-GALAȚI

4.30	11.10	—	Plec.	**CONS/ȚA-Port	Sos.	—	17.32	20.55
4.35	11.18	14.13	«	CONS/ȚA-Oraș	«	13.55	17.25	20.45
6.23	14.07	17.05	«	FETEȘTI	«	10.36	14.37	18.35
8.42	16.47	19.45	Sos.	FĂUREI	Plec.	7.13	11.55	16.00
8.42	16.59	20.14	Plec.	Făurei	Sos.	7.00	11.44	15.49
9.22	17.55	21.10	Sos.	Buzău	Plec.	6.10	10.50	15.10
9.36	20.02	1.09	Plec.	Buzău	Sos.	3.48	10.15	14.10
18.00	5.56	12.55	Sos.	Gr.GhicaV. (fr. r.)	«	12.56	22.50	5.15
18.43	6.25	12.22	«	Sniatyn (fr. pol.)	«	12.14	22.23	4.23
33.03	11.12	18.20	«	Lwów	Plec.	8.10	18.25	0.26
8.24	23.12	—	Sos.	Warszawa (g. pr.)	Plec.	22.30	—	14.56
8.42	16.59	20.14	Plec.	Făurei	Sos.	6.00	11.44	15.49
9.22	17.55	21.10	Sos.	Buzău	Plec.	6.10	10.50	15.10
9.39	20.02	1.09	Plec.	Buzău	Sos.	2.48	10.15	14.10
18.00	5.56	12.55	Sos.	Gr. Chica Vodă	«	14.00	23.43	5.24
18.42	6.25	13.33	«	Sniatyn	«	12.44	22.38	5.03
7.26	19.41	—	«	Katowice	Plec.	—	10.30	16.06
11.07	23.54	—	«	Breslau	«	—	6.08	12.26
16.34	7.20	—	«	Berlin (Friedr. Str.)	«	—	23.25	7.65
—	7.50	12.48	«	•Praha (Wilsonovo)	«	14.00	22.15	—
—	6.40	11.25	Sos.	•Wien	Plec.	15.35	23.10	—
9.24	17.06	20.02	Plec.	FĂUREI	Sos.	7.41	8.55	16.02
10.14	18.23	21.20	Sos.	BRĂILA	Plec.	6.51	7.23	14.20
10.55	19.25	22.30	Sos.	GALAȚI	Plec.	6.10	6.22	13.18

• Via Lwów-Petrovice-Bohumin-Prerov. * Via Lwów-Petrovice-Breslav.

**** Trenurile cari circulă între București și Constanța-oraș sunt îndrumate în port numai în zilele de plecare și de sosire a vapoarelor, indicate în itinerar.**

SERVICIUL MARITIM ROMAN

DIRECȚIA LA BUCUREȘTI ADR. TELEGR. „SEMERE“

ITINERARIUL

Liniei Dunăre-Constanța-Egee

valabil cu începere dela 1 Ianuarie 1932

Cursele se fac cu vaporul „DUROSTOR“. Comand. căp. Mauguș

			DUROSTOR				
			călăt. 190	călăt. 191	călăt. 192	călăt. 193	călăt. 194
Brăila . . . / Galați . . .	plec.	ora 7	9 Ian.	9 Fev.	9 Mart.	9 Apr.	9 Mai
Sulina . . .	sos.	ora 18	9 „	9 „	9 „	9 „	9 „
„ . . .	plec.	ora 19	9 „	9 „	9 „	9 „	9 „
Constanța .	sos.	dim.	10 „	10 „	10 „	10 „	10 „
„ .	plec.	seara	11 „	11 „	11 „	11 „	11 „
Cavarna . .	sos.	dim.	12 „	12 „	12 „	12 „	12 „
(facultativă)	plec.	seara	12 „	12 „	12 „	12 „	12 „
Istanbul . .	sos.	dim.	13 „	13 „	13 „	13 „	13 „
„ . .	plec.	seara	13 „	13 „	15 „	13 „	13 „
Pireu . . .	sos.	seara	15 „	15 „	15 „	15 „	15 „
„ . . .	plec.	„	18 „	18 „	18 „	18 „	18 „
Patras . . .	sos.	dim.	19 „	19 „	19 „	19 „	19 „
(facultativă)	plec.	seara	20 „	20 „	20 „	20 „	20 „
Pireu . . .	sos.	dim.	21 „	21 „	21 „	21 „	21 „
„ . . .	plec.	seara	21 „	21 „	21 „	21 „	21 „
Volo . . .	sos.	dim.	22 „	22 „	22 „	22 „	22 „
„	plec.	seara	23 „	23 „	23 „	23 „	23 „
Istanbul . .	sos.	dim.	25 „	25 „	25 „	25 „	25 „
„ . .	plec.	seara	25 „	25 „	25 „	25 „	25 „
Constanța .	sos.	seara	26 „	26 „	26 „	26 „	26 „
„ .	plec.	„	28 „	28 „	28 „	28 „	28 „
Sulina . . .	sos.	ora 7	29 „	29 „	29 „	29 „	20 „
„ . . .	plec.	„ 8	29 „	29 „	20 „	29 „	29 „
Galați . . . / Brăila . . .	sos.	ora 20	29 Ian.	39 Fev.	29 Mart.	29 Apr.	29 Mai

SITUAȚIA CARGOBOTURIOR S. M. R.

BUCEGI, comandant Căpitan Paraschivescu, în Anglia la New Castle.

CARPAȚI, comandant Căpitan Antonescu, la Constanța pentru navlscire.

OITUZ, închiriat Căpitanului Vlasopol, în navigație pe Mediterana.

ITINERAR

al liniilor Dunăre-Constanța-Levant

valabil cu începere dela 1 Iannarie 1942

Cursele se fac cu vapoarele:

CONSTANȚA comand. căpit. Așingher
BUCUREȘTI comand. căpit. Buzagiu
DOBROGEA comand. căpit. Mihu Vasile
IAȘI comand. căpit. Bădescu Gh.

			Constanța	București	Dobrogea	Iași	București
			voiaj 82	voiaj 69	voiaj 69	voiaj 67	voiaj 70
Brăila . . . / Galați . . .	plec.	ora 7	11 Ian.	27 Ian.	12 Fev.	1 Mart.	15 Mart.
Sulina . . .	sos.	„ 18	11 „	27 „	13 „	1 „	15 „
	plec.	„ 19	11 „	27 „	13 „	1 „	15 „
Constanța .	sos.	dim.	12 „	28 „	14 „	2 „	16 „
	plec.	„	13 „	29 „	15 „	3 „	17 „
Istanbul . .	sos.	„	14 „	30 „	16 „	4 „	18 „
	plec.	seara	14 „	30 „	16 „	4 „	18 „
Pireu . . .	sos.	„	—	1 Fev.	—	6 „	20 „
	plec.	„	—	3 „	—	9 „	23 „
Beyrut . . .	sos.	dim.	—	—	21 „	—	—
	plec.	seara	—	—	22 „	—	—
Haifa . . .	sos.	dim.	19 „	—	23 „	—	—
Jaffa	plec.	seara	24 „	—	28 „	—	—
Alexandria .	sos.	dim.	—	6 „	—	13 „	26 „
	plec.	seara	—	7 „	—	13 „	27 „
Port Said .	sos.	dim.	25 „	8 „	29 „	14 „	28 „
	plec.	seara	27 „	9 „	1 Mart.	15 „	29 „
Jaffa	sos.	dim.	28 „	10 „	—	16 „	30 „
Haifa . . .	plec.	seara	30 „	13 „	—	19 „	2 Apr.
Beyrut . . .	sos.	dim.	31 „	14 „	—	20 „	3 „
Tripoli (fac.)	plec.	seara	2 Fev.	16 „	—	21 „	4 „
Mersine . .	sos.	dim.	—	—	—	22 „	—
	plec.	seara	—	—	—	23 „	—
Istanbul . .	sos.	dim.	7 „	21 „	6 „	27 „	9 „
	plec.	seara	7 „	21 „	6 „	27 „	9 „
Constanța .	sos.	seara	8 „	22 „	7 „	28 „	10 „
	plec.	„	11 „	25 „	10 „	31 „	13 „
Sulina . . .	sos.	ora 7	12 „	26 „	11 „	1 Apr.	14 „
	plec.	„ 8	12 „	26 „	11 „	1 „	14 „
Galați . . . / Brăila . . .	sos.	„ 20	12 „	26 „	11 „	1 „	14 „

N.B. In timpul ernei S.M.R. are facultatea de a suprima oprirea vapoarelor de pe această linie în porturile Dunărene.

ITINERAR

al liniei Constanța-Istanbul

Valabil cu începere de la 4 Ianuarie 1932

sub rezerva de modificare fără preaviz

Dus	Intors
CONSTANȚA plec. Luni ora 22	ISTANBUL plec. Joi ora 12
ISTANBUL sosire Marți ora 14	CONSTANȚA sos. Vineri ora 4

ITINERAR

al liniei Constanța-Istanbul-Pireu-Alexandria

Valabil cu începere de la 31 Decembrie 1931

sub rezerva modificării fără preaviz

Dus	Intors
CONSTANȚA plec. Joi ora 22	ALEXANDRIE plec. Vineri o. 16
ISTANBUL sos. Vineri „ 14	PIREU sosire Duminică ora 8
„ plec. Sâmbăiă „ 11[30]	„ plecare „ „ 13
PIREU sosire Duminică „ 12	ISTANBUL sosire Luni „ 14
„ plecare „ „ 20	„ plecare Marți „ 12
ALEXANDRIA sos. Marți „ 10	CONSTANȚA sos. Mercu. „ 4

Cursele se fac cu elegantele vase:

DACIA comand. comandor Rășcan
ROMÂNIA comand. comandor Știubei
REGELE CAROL comand. căpitan Hrubes Maximilian
PRINCIPESA MARIA comand. căpitan Mărăcineanu

INSCRIETI-VĂ IN
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

Avantajele de care bucură membrii Ligei Navale:

a) Primesc lunar Revista în comptul cotizației anuale de 280 lei.

b) au reducere de prețuri la ștrandurile și piscinele ce le vom indica în numerele viitoare ale Revistei.

Deocamdată putem anunța că minunatul **Lido** din Capitală a convenit să facă o simțitoare reducere membrilor Ligei Navale, de asemenea și noul **Patinaj Oteteleșanu** a stabilit anumite reduceri și înlesniri de plată pentru membrii Ligei.

c) Suntem în tratative cu unele cinematografe cari sunt dispuse să ne facă reduceri.

d) Sperăm că în curând vom putea da rezultatul intervenției făcute pentru reducerea prețurilor de călătorie a membrilor Ligei Navale pe toate vapoarele românești.

e) Liga Navală face pentru membrii ei concursuri de fotografii, literatură, jocuri, miniaturi de vase, etc... pentru cari se dau premii importante.

Plătind cotizația anuală de 280 lei, puteți deveni membri ai Ligei Navale Române.

Cei cari doresc să aibă și insigna igei, de metal emailat, trebue să mai plătească costul de 120 lei

Studenții, elevii, gradele, marinarii, funcționaril inferiori din porturi plătesc pe jumătate:

Cotizația	140 lei
Insigna	60 „

Institutul de Arte Grafice Ed. MARVAN
B-dul Principele Mircea, 10 — București

Prețul Lei 25.—